

### III 書 評 III

## 小林照夫『日本の港の歴史—その現実と課題—』

澤 喜 司 郎

### (I)

本書は、(財)交通研究協会が刊行している「交通ブックス」(全100巻)の1冊として著されたものである。「交通ブックス」が高校生や大学生や一般の人に、歴史、文学、技術等の領域を問わず、さまざまな交通に関する知識や情報を分かりやすく提供することを目指したものであるため、本書は非常に分かりやすく、かつ読みやすく日本の港の歴史をまとめている。

本書の章構成は

- 第1章 「みなと」とは何か
- 第2章 江戸時代の海運と港—全国的流通経済の展開—
- 第3章 開港時の横浜
- 第4章 開港から文明開化期の貿易形態と港
- 第5章 明治政府の港湾政策と港
- 第6章 重工業時代の到来と港湾
- 第7章 関東大震災と横浜港
- 第8章 戦時体制下の港湾
- 第9章 戦後の経済民主化と港湾
- 第10章 戦後の経済復興と港湾—貿易立国日本の港の現実と課題—
- 第11章 工業港の整備とその経緯—苫小牧港にみる一つの事例—
- 第12章 港湾機能拡充の時代—昭和40年代の港湾—
- 第13章 港湾機能の拡大と臨海部—東京湾の沿岸域を中心に—
- 第14章 都市型産業時代の港湾機能—石油危機と産業構造の転換—
- 第15章 わが国の主要港湾の現状
- 第16章 アジアに目を向ける日本海沿岸の港
- 第17章 成熟した社会の下での港湾—国の提言にみる港湾整備の課題—
- 第18章 成熟した社会の港と自治体の対応

であり、章立てとしては少々細分化しすぎのような気がするが、逆にそれが読みやすきの要因となっているようにも思える。

## (II)

本書における著者の視角は、そのまえがきに明確に記されている。著者は、欧米の列強に「追いつけ」「追い越せ」と標榜して展開された殖産興業政策が港湾をも抱き込み、そこでは港湾の営造物思想が支配して港湾社会そのものが市民社会とは隔絶した形で存在したため、築港技術等の技術的側面だけを優先させた港湾機能の近代化が叫ばれ、港を構成する組織や人的関係はほとんど顧みられることはなく、戦後も政府の舵取りで重工業から重化学工業時代へと対応した港湾整備が行われたが、港湾社会ではその内面にみる人間の問題、組織の問題にまで目が届かず、そのため技術の近代化と人間・組織の近代化の間に断層が生じ、この両者の断層は高度経済成長から安定経済成長の時代を迎えるに至って少しずつ是正され、港湾社会の近代化が図られるようになったと述べている。

つまり「戦前の日本の港は、国がよければすべてよしとした全体主義的公共性を優先させた、『営造物』もしくは『公物』とした『営造物管理行政』の枠組みの中で位置づけられてきた。そこでは単に『国家と港湾』の関係だけが問題となった。とくに、『港湾法』が制定されるまではそうであったし、その後も時として、港湾の築造にあたっては『営造物管理行政』の残滓が見え隠れした。その意味では、わが国における港湾整備計画段階で、港湾の機能と市民生活の関係が優先して考えられるようになるのは、そんなに昔のことではなく、『石油危機』等によって経済成長期が終わりを告げ、真に豊かな社会の創造が求められるようになったところからではないだろうか」(146頁) という。

ここから明らかなように、著者は人(市民と呼ぶべきかもしれない)をみるとき、その生活の場としての都市を併せてみることによって、港を「営造物」や交通の単なる結節点という無機質なものから人が生活する場としての港湾都市(人と都市が融合した港湾社会)へと昇華させ、分析を深化させている。このような方法は、著者の高著『巨大都市と漁業集落』(成山堂書店、1992年)や『スコットランド首都圏形成史—都市と交通の文化史論—』(成山堂書店、1996年)から脈々と継承されてきているものである。

そのため、本書は多くの『港史』にみられるような築港技術の歴史や港湾貨物取扱量の推移あるいは港湾機能の変遷を単に記したのではなく、「日本の港の文化

史」あるいは「日本の港の社会史」と呼ぶに相応しい内容で、本書のタイトルだけでは計り知れない深みのある著作である。

### (III)

各章とも非常に興味深いが、ここでは紙幅の関係から過去、現在、未来へという時間の流れの中で未来（将来）の港についての著者の展望が述べられている第17章「成熟した社会の下での港湾—国の提言にみる港湾整備の課題—」を取り上げることにする。

著者は、「現在のようなマイナス経済成長の時代においては、既述の港湾整備構想（1991年度を初年度とする第八次港湾整備五カ年計画…筆者加筆）そのものが問題になる。『貿易立国日本と港』『港湾整備による都市の活性化』、その一つ一つが、これまで港湾管理者をして港湾整備事業に奔走させた。しかし、気がついてみると沿岸域を有する都市はどこもが重要港湾を有し、その管理・運営にあたっている。そのため港湾管理者間の過剰なまでの競合が、港湾経営そのものを日毎に悪化させている。横浜や神戸といった日本を代表する港湾もかつての賑わいを失った。しかし、港湾管理者は十分に機能しない港湾の現実を真摯に省みることなく、その原因が深い水深を確保したバースを有する港湾整備の立ち遅れにあるとして、ハード面を中心にした対応を国に求めている。それ故に、外貿ターミナルの整備という課題は、常に新しい問題として受けとめられる。それが現実だとすれば、今なお日本の港は、根本において『国の営造物的港湾思想』から脱却できないでいるのかも知れない」（181-2頁）という。

そして「特に、太平洋ベルト地帯の都市は、多くの場合過密化の状態にあるため、成熟した社会に対応しうる都市機能の活性化をはかるには、港湾を所有する多くの自治体は、臨海部の開発や再開発に主眼を置いている。しかし、それは必要な条件ではあるが、成熟した都市生活に潤いをもたせるためには、臨海部が単に活用されれば事足りるというものではない。そこでは、景観を配慮した美しいアメニティを求めた質の高い臨海部の創造が必要になる」（182頁）としている。これは、成熟した社会においては人々は理性的・技術的感動を求めているのではなく創造的・情緒的感動を求め、人々が豊かさや潤いを実感し感動するものは自己表現や自己実現が可能な創造された文化であることを主張したものであろう。

また、国民経済規模の拡大に伴って国民生活、都市活動、産業活動が一層活発化したことによって「廃棄物の海面処理や建設残土広域利用の推進」が叫ばれ、この

問題もまた成熟化した都市生活の営みの面から避けて通れない課題になっているが、「この問題は、陸地部における環境の整備につながるものの、海面においては、われわれのこれまでの資源は無限に存在するといった『近代の神話』の延長線上にある生活のあり方（資源は無限である）を見直さない限り、海面環境の悪化を一層募らせ、悪化を迅速化させる要因になることは必定である」（185頁）としている。これは、港を無機質な「営造物」と考え、人と都市（港湾の機能と市民生活の関係）を長きにわたって見落としてきた港湾整備のあり方が港湾環境問題への取り組みを遅らせたことに対する批判と、この「課題に対する充足度そのものが、都市生活の文化程度を測定する尺度になる」（183頁）とする立場からの港湾都市を含め都市に生活する人への文化論的警鐘である。

#### (IV)

本書は、「日本の港の歴史」を扱ったものであるため、日本を代表する横浜や神戸の記述が多くなるのは当然であろう。しかし、「港湾法」でいう地方港湾は全国に961港あり、その多くは著者が指摘するように「十分に機能しない港湾」であるかもしれないが、これらに関する記述も欲しいと思うのは筆者だけであろうか。横浜や神戸を頂点とするならば、底辺の多くの港に内在する問題と矛盾こそが現在のもう一つの日本の港の現実であると思う。

以上、簡単なコメントをしたが、それによって本書の価値が下がるというのではなく、本書は日本の港の歴史を知る上では格好の書物であり、大学生をはじめ多くの人々にぜひ一読を薦めたい書物の一冊である。

最後に、筆者は本書を著者より謹呈されたが、筆者が浅学非才な上、豊かさや潤いを頭で考えるばかりで感覚的にイメージできないために十分な書評を行えず、また深い情感を下敷きにした創造性を破壊してしまうただ明るいだけで無機質な蛍光灯の下で本書を読んだために筆者の誤読の可能性もあり、この点については著者のご海容をお願いする次第である。

(成山堂書店, 1999年, 197+15頁, 1,500円+税)