

(書 評)

日本港湾協会 編

## 『日本港湾政策史—近年の港湾政策の変遷—』

林 上

(名古屋大学名誉教授)

## 1. 本書刊行の背景と本書の構成

日本に限らず港湾における活動は多様な分野にわたって行われている。こうした活動を歴史的視点から回顧する場合、時間の長さに応じて注目すべき対象も自ずと異なる。幕末・維新の時代に開港した日本の港湾は近代から現代に至る150年余の間、社会、経済、文化などの時間的推移とともにその姿を変えてきた。そのような1世紀を超える歴史がある一方、現代、すなわち第二次世界大戦後の日本で港湾がいかに国の発展とともに移り変わってきたかに注目するという視点もある。さらに時間を限れば、20世紀末から21世紀初頭の現在にかけて激変する世界情勢の中で、港湾がどのように振る舞ったかを振り返るという視点もある。本書はこの最後の期間に焦点を絞り、港湾が国や地方の計画すなわち港湾政策に対していかに対応してきたかを、多面的、総合的に回顧したものである。「日本港湾政策史」というタイトルからは長い歴史的スパンが想像されやすいが、副題の「近年の港湾政策の変遷」は本書が対象とする比較的新しい歴史的時間に近い。おおむね過去四半世紀における日本の港湾政策を多くの統計資料・写真などを用いて著された全553ページの大著である。

まず本書の成り立ちについて、刊行主体と刊行の背景・目的を中心に紹介しておきたい。本書を刊行したのは日本港湾協会で、同協会のホームページには「現代の港湾は、時代と社会の要望に応じるべく、多様な役割と機能を求められています。当協会では、100余年にわたる活動により蓄積した知識と組織力を背景に、総合的シンクタンク「港湾政策研究所」を設立し、会員の皆様が抱える課題の解決のために尽力いたします。」と記されている。このことから、日本港湾協会は100年以上の歴史をもつ公益社団法人であり、港湾に関する専門的知識と組織力を背景にシンクタンクの役割を担ってきたことがわかる。実際、本書の冒頭でも、「発刊に寄せて」というタイトルで、ホームページと同じ趣旨のことが述べられている。そこではまた、本書が協会の100周年記念事業の一環として刊行されたとも記されており、協会挙げての研究・調査成果物であることがわかる。類書として、同協会は20年前に創立80周年を記念し『新版日本港湾史』を刊行している。港湾史と港湾政策史と書名は若干異なるが、同協会が日本における港湾活動に関して継続的に情報発信してきたことは明らかである。

100年を超える長い歴史をもつ日本港湾協会は、本書とそのまえの『新版日本港湾史』のほかにも協会の周年事業として書物を刊行している。創立10周年の『港湾協会十年史』(1934

年)、20周年の『港湾協会二十年史』(1944年)、50周年の『日本港湾史』(1978年)がそれである。今回の刊行を含めて全部で4回にわたって港湾活動に関する書物が世に出された。形式的には日本港湾協会の周年事業記念の体裁をとってはいるが、国内を代表する港湾関係団体の手による成果物であり、いずれも貴重な書物である。ちなみに本書は、過去に協会が刊行した3冊の周年事業記念誌と本書を電子書籍化したCDを付録として添付している。500ページを超える本書が電子書籍で読めることはありがたいが、それに加えて近代における日本の港湾と、第二次石油危機頃までの港湾についても電子媒体で容易にアクセスできることは喜ばしい限りである。まさに1世紀の長きにわたる日本における港湾の歴史を豊富な資料や文章を通して学ぶことができる。ただし本書は出版母体の性質上、非売品である点は惜まれるが、関係諸団体や一部の図書館では閲覧可能である。評者もこの大著を公共図書館の貸出によって閲読した。

本書刊行の背景が明らかになったのをふまえ、つぎに本書の構成を紹介したい。何分にも500ページを優に超える大著であるため章の数も第1章から第22章までと多い。これらの章は3つの章をまとめて1つのテーマ(項目)とし、全部で7つのテーマに区分けされている。最後の第22章 国際関係業務だけは単独扱いである。以下、7つのテーマは、〈総論〉〈物流政策〉〈交流政策〉〈災害対策〉〈海洋・環境政策〉〈保安・管理運営政策〉〈技術政策〉である。物流が港湾活動の主な内容であることは歴史的にも容易に理解できる。しかし近年とくに過去四半世紀ほどの期間を対象とした場合、交流政策、災害対策、海洋環境が港湾活動と不可分であることは論を俟たず、本書もそのように位置づけている。さらに、保安・管理運営や技術面の政策にも目を配る必要がある。第1~19、22章は単独執筆、第20、21章は各4名による執筆である。

## 2. 主要テーマと章ごとの要約

### (1) 総論

総論のうち第1章の21世紀社会と港湾政策の変遷では、1980年代半ばに港湾政策が「量から質」へ転換し、さらに21世紀になって「国内から国際」へ政策の視座が転じたという認識をもとに、社会変化とこれに対応する港湾政策の変遷が概観される。1955~2000年を高度経済成長期、安定経済成長期、低成長期に三区区分し、代表的産業・製品と特記事項を時系列的に記載しながら国の全国計画も対応させた図はわかりやすい。ときの内閣総理大臣の名も併記されており、まさしく港湾政策の背景となる日本経済の推移を一目で理解させる図になっている。こうした図的要約をもとに、港湾長期構想と港湾政策が展開されていった経過が述べられる。生活空間としての港、国際化対応の拠点形成、港湾のIT化へと進み、さらにスーパー中枢港湾政策へと進む過程は、日本の港湾が近年たどってきた道程そのものである。これに続く未来展望では、人口の高齢化・減少と経済成長で日本の地位が後退する中で、グローバル化の進展とサプライ・チェーンの未来、AI社会と物流の激変が

予測される。あらためて港湾を取り巻く近年の構造変化の大きさを痛感する。

第2章の世界の港湾・海運の動きでは、国際水平分業の進展、中間財輸送の急速な増加、それを支えるグローバルなジャスト・イン・タイムのサプライ・チェーンの成立によって国際貿易構造が大きく変化したことをふまえ、規模の経済を求めて船舶の大型化が急速に進行したことが指摘される。さらに第3章の港湾整備では、港湾整備制度の変遷をふまえた上で、港湾の種類、多様な港湾整備主体、省庁再編と直轄港湾整備体制について詳述し、長期計画と会計制度、事業評価にまで言及する。スーパー中枢港湾政策から選択と集中を強化する国際コンテナ戦略港湾政策への移行、大規模災害への備えへの高まりとともに国の役割が大きくなったことに触れる。その一方で、補助事業・交付金事業など地方が主体となる事業がいかに変遷したかについても詳しく記述される。産業関連港湾整備事業など特記すべき事業制度に関する説明も詳しい。四面環海で資源の乏しい日本にとって港湾は永遠に欠かすことができない国の存立基盤であり、効果的かつ効率的な整備とそのため最大限の工夫が関係者に求められると結んでいる。

## (2) 物流政策

物流政策を論じた第4章のコンテナ港湾政策では、コンテナ船の大型化、海運の世界規模での再編、アジアの近隣ハブ港湾との競争の中で進んだ基幹航路の寄港維持のためのコンテナ取扱港の集約、ターミナルの大規模化、運営民営化などが、国主導による近年の政策動向だったという。こうした過程を振り返るために、世界のコンテナターミナルの動向、コンテナ港湾整備政策の変遷、国主導による国際コンテナ戦略港湾政策の項目を立てて論述される。他の章と重なる部分もあるが、スーパー中枢港湾の配置とポテンシャルや、港湾運営会社の制度的枠組みなどがわかりやすい図で説明されており、理解を助ける。結論として、指定特定重要港湾（スーパー中枢港湾）の民間運営者（メガターミナルオペレーター）を認定する制度や、港格の見直しによる国際戦略港湾・国際拠点港湾の規定整備、港湾運営会社制度の導入等コンテナ港湾の国際競争力強化のための港湾法の枠組み変更が、この時期の港湾政策上で最大の特徴であったとしている。

物流政策をさらに論ずる第5章のバルク戦略港湾政策では、経済安全保障や食料安全保障の観点から石炭、鉄鉱石、穀物を輸入してきた日本においては、調達コストの低減によって産業競争力を高めるため、バルク戦略港湾政策が展開されたと指摘する。政策の基本は、民間側に大型船の共同配船や複数寄港など海上輸送方法の工夫や埠頭の一体的運営を求める一方、公共側には大型船対応の港湾施設の整備や企業の荷捌き施設などに対して支援を求める官民連携にあったという。バルク戦略港湾政策をめぐる議論の立ち上がりから国際バルク戦略港湾の募集と選定、制度的枠組み、事業の進捗状況に至るまで、詳細な図表を交えて記述される。結論として、関連する民間投資を誘発する大きな経済効果が発揮される一方、地元調整などで時間を要し当初の目論見通り事業が進捗していない港湾もあるため、さらなる努力が必要としている。

物流政策の3つ目は第6章の国内複合一貫輸送である。この章では、複合一貫輸送の過去四半世紀余を振り返り、近年の動向やその活用の意義が述べられる。具体的には、はじめに複合一貫輸送とモーダルシフトに関する港湾政策を社会経済情勢に関連づけて論じ、つぎに複合一貫輸送を担う海運とトラック事業の動向について触れる。さらに、複合一貫輸送を活用する意義・有効性にも言及する。その上で、PORT2030で取り上げられた複合一貫輸送に対応するターミナルに関わる施策と関連する取り組みについて論じている。この章でも、長距離フェリー航路の変遷、RORO船等の定期貨物船航路の変遷、福岡RCから東京RCまでの長距離トラックの運行に要する時間の例など、詳細かつ簡明な図表が多用されており、説明は非常に詳細である。現時点では、高効率ターミナルへの発展余地のある広い用地と十分な水深を備えた港湾は少ない。大型新造船に対して既存岸壁の改良のみで対応し、シャーシヤードが狭隘なままの港湾が多いという現状は、PORT2030構想からは程遠いといわざるをえないとしている。

### (3) 交流政策

交流政策では最初に第7章のクルーズ振興に関して、研修船や見本市船として活躍していた船を観光用に転換して始まった日本のクルーズが、欧米や中国でのクルーズ人気の高まりとともに発展してきた経緯が述べられる。国土交通省が推進する「ビジット・ジャパン」との相乗効果により盛況を博してきたが、2020年の新型コロナウイルス（COVID-19）の影響により低迷状態にある現状が触れられる。クルーズには日本人の利用という側面のほかに、海外から日本へのクルーズ寄港という側面もある。いずれの場合も日本の港湾の受入環境整備が最大の関心事であり、誘致活動、寄港地における歓迎事業、クルーズ船寄港による社会的影響が語られる。それにしてもCOVID-19の影響は深刻であった。終息後は日本を含む東アジアにおけるクルーズの隆盛が確実に見込まれるため、関係者のさらなる努力に期待するというまとめには同意する。

第8章の臨海部の再編は内容がつかみにくいタイトルであるが、要はコンテナ貨物の増加、船舶の大型化など物流機能の高度化にともない利用が低下している旧港地区を再開発する「ウォーターフロント開発」のことである。これには産業構造の変化によって遊休化・低未利用地化した重厚長大型産業用地を再開発する「臨海部再編」も含まれる。ただし、一時、話題になった臨海部の空間整備の取り組みはその後、下火になり、近年は「みなとオアシス」などソフト的対応へ関心が移行しているという。より最近では、中長期構想「PORT 2030」においてクルーズ船による来訪者増大への対応や、既存空間・施設の有効利活用で港湾の「ブランド価値を生む空間形成」が取り沙汰されている。まことに臨海部の再編はその政策対応の変化が目まぐるしい。多くの臨海部再編事例を紹介しながら港湾空間における防災機能の強化、交流拠点形成、都市問題の解決を求めるといった内容には説得力がある。

第9章のみなとの賑わいづくりというテーマも、ともすれば抽象的な議論になりやすい。

1985年の長期港湾政策「21世紀への港湾」、1995年の長期港湾政策「大交流時代を支える港湾」、1998年の「21世紀の国土のランドデザイン」を通して港湾に生活、文化、観光を取り込むという姿勢が明確になった。さらに、2000年の「より良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」では、みなとまちづくりの推進が政策の一つとして位置付けられ、全国各地でみなとの賑わいづくりが試みられるようになった。こうした政策とその対応を追ったのがこの章であり、各地の港湾で多種多様な取り組みが実践されてきたことが報告される。コンテナリゼーションの進展で人の姿が見えなくなっていく港湾だからこそ魅力ある空間にしたいという願いが「みなとオアシス」の取り組みによく現れている。

#### (4) 災害対策

災害対策の関わる3つの章では、はじめに第10章の防災・減災対策において、1980年代以降の港湾防災行政の経緯と概要について解説が行われる。日本では過去の大型台風が防災インフラ整備のきっかけとなったのに続き、日本海中部地震や兵庫県南部地震（阪神淡路大震災）が港湾物流機能の防災力強化につながった。こうした経緯をふまえ、この章では1980年代以降の港湾の防災対策、2000年以降の減災対策、事業継続計画（BCP）が論じられる。地震、津波、高潮・高波・暴風など自然災害を受けやすい日本の港湾では、「減災」の考え方に沿った「粘り強い」防波堤や港湾BCPを整備し、国土強靱化をめざすべきだという。加えてパンデミックなどこれまでの災害対応の範疇を超える災害リスクも顕在化しており、港湾には間口の広い防災・減災対策が必要という主張は説得力がある。

第11章の東日本大震災からの復旧・復興では、未曾有の大震災、復興のための新たな枠組みの構築、復興の進展と基本的スキームの見直し、「新しい東北」の創造がまず語られる。それにつづいて、国直轄による災害復旧事業を中心に港湾の復旧・復興が八戸港、久慈港、釜石港をはじめ13の港湾ごとに図表や写真を示しながら詳しく述べられる。よくいわれるように、東日本大震災からの復興なくして日本の再生はない。原子力災害被災地域の復興は当初から超長期化が予想されていたが、地震・津波被災地域におけるハード面の復興事業については10年の復興期間の中で概ね達成された。ところが復興10年目にして誰も想定していなかった世界的なパンデミックが発生し、いまだ完全な終息には至っていない。終わりのない自然相手の戦いには、被災地で示されたような粘り強さをもって立ち向かうしかない。

つづく第12章の東日本大震災の教訓と対応では、第11章の復旧・復興に引続き、その検証結果や教訓を活かしながら、なおかつ今後発生が懸念される南海トラフ巨大地震や首都直下地震などに対応するために整備・充実すべき港湾の総合的・地震・津波対策が示される。そこでは最初に今回の地震・津波による被害の検証と教訓を活かした対応が述べられる。中央防災会議による東日本大震災の検証を通して学ぶべきことは多く、これが南海トラフ巨大地震による被害予測と国土強靱化基本法に基づく防災・減災対策につながっていくという。つぎに、港湾における総合的な地震・津波対策の基本的考え方と政策展開をもとに、

津波からの防護、港湾の災害対応力の強化、災害に強い海上輸送ネットワークの構築が言及される。最後に、地震・津波など自然災害への対応のほか、インフラの老朽化対策（笹子トンネル天井板落下事故）や、新型コロナウイルス感染症（横浜港におけるクルーズ船・ダイヤモンドプリンセス）など港湾脆弱性の盲点が指摘される。

#### (5) 海洋・環境政策

海洋・環境政策では第13章の遠隔離島の保全・管理というタイトルで、沿岸海域の埋め立てや海洋の輸送手段利用の歴史をふまえながら、海洋空間と資源を開発・利用する圧力が世界的に強まっていることが述べられる。日本でも2007年に海洋基本法が制定され、海洋の開発・利用と海洋環境の保全・調和を基本理念に掲げた種々の施策が展開されてきた。再生可能エネルギーの開発、生物生存環境の維持、気候変動の緩和など、海洋空間が果たす役割は大きい。こうした認識をふまえた上で、国連海洋法条約が批准された経緯と海洋基本法制定以降の海洋の開発・利用・保全に関する法制度が詳しく説明される。さらに、海洋政策における港湾関係施策の位置づけや、海洋政策・港湾行政と港湾技術の関わりについても詳述される。

つぎの第14章洋上風力発電では、温室効果ガス削減に向けての国際的な取り組みに触れながら、海外における洋上風力発電の動向が概観される。動向を知るには洋上風力発電の特徴を押さえる必要がある。その上で諸外国における洋上風力発電の導入状況が説明される。つぎに海外の動向と比べるため、日本では洋上風力発電に関して国がいかに対応してきたか、海洋基本計画、エネルギー基本計画、成長戦略実行計画などが紹介される。そしてさらに、再エネ固定価格制度（FIT制度）による導入促進、洋上風力発電導入拡大に向けた制度の創設に関する言及があり、港湾区域における占用公募制度、一般海域における占用公募制度が詳しく説明される。洋上風力発電設備を進めるには技術基準を整備しなければならない。そのためには、技術基準の統一的理解、設備施工の審査、設備の維持管理、施設の廃棄許可への理解が必要だという。港湾との関係では、基地港湾の指定制度、第三者機関による認証や確認・審査制度があるという。まとめとして、洋上風力発電の歴史の浅い日本では、グリーンイノベーション基金を活用した技術開発から実証・社会実装まで一貫した支援が必要だと結んでいる。

海洋・環境政策の最後は第15章の港湾環境政策である。まず、近年は内湾・内海レベルでの海の生態系劣化から地球規模の気候変動や全国レベルでの資源循環などへ課題が広がってきていると指摘する。その上で、水際に立地する港湾は防波堤などに囲まれた静穏海域を必要とする一方、物流機能は背後の産業活動や地域形成と強く結びついてきたと述べる。港湾の環境施策は日本社会の環境課題と切り離すことができず、脱炭素社会、省資源循環型社会、自然共生型社会など「環境の言葉」でいう社会に対して港湾が果たす役割は大きいとする。歴史のある環境政策の中でも、まず海域環境に対する国の政策展開を取り上げる必要がある。それをふまえながら、港湾における環境施策の展開、港湾法におけ

る環境の位置づけ、公害対応と汚泥除去、港湾整備や公有水面の埋め立てにおける環境影響評価の実施、などについて詳しい説明がなされる。説明はさらに、21世紀への港湾とエコポート政策、シーブルー事業、港湾行政のグリーン化、東京湾再生推進会議と東京湾再生官民連携フォーラム、PORT 2030からカーボンニュートラルポートへと進んでいく。まとめとして、国の環境政策の力点は排出規制による負荷削減から持続的な発展・共生・参加をふまえた企業・市民との連携へと変わってきており、連携方策や課題解決方策を内部に蓄積する仕組みとして港湾環境政策に対する期待は大きいとする。

#### (6) 保安・管理運営政策

保安・管理運営政策の最初のテーマは、第16章の港湾保安政策である。米国の同時多発テロの発生を契機に、国際海上貿易システムを担う船舶と運航船社それに寄港地港湾の自衛的な取り組みが必要とされるようになった。加えて、同一枠組の国際海事保安対策を世界同時に連携して実施することが不可欠という認識が共有されるようになった。しかしながら、政府部内の実務担当部局による対応は国によりまちまちなのが現状である。この章では、港湾保安政策の原点となった国際海事機関（IMO）におけるSOLAS条約（1974年海上における人命の安全のための国際条約）の改正と、ISPSコード（船舶及び国湾施設の保安に関する国際規則）策定に関する議論をふまえ、政策のねらい、方法論、実効性の担保方法が紹介される。その上で、改正SOLAS条約の改定合意（2002年12月）から条約発効日（2004年7月1日）までの短期間に具体化された日本の取り組みとして、対策組織と要員の確保、関係者間協議、埠頭保安規程策定のための指針策定、埠頭保安管理者向け人材育成事業の実施、所要保安設備整備のための制度が紹介される。これに加えて、日本とASEANの運輸大臣会合の枠組の下で定期的に行われている港湾保安専門家会合（PSEM）での共同演習・訓練の実施、人材育成マニュアル、監査マニュアル作成などの共同作業が紹介される。港湾保安対策が港湾の効率化や国際化による国際連携に不可欠なことは論を俟たない。港湾保安対策の一層の高度化や改善への取り組みの実効化が期待されると結んでいる。

第17章の港湾の情報化・電子化では、近年における港湾手続きの統一化と港湾EDIシステムについて述べられる。港湾EDIシステムとは、入出港届や係留施設使用届等の港湾関連の申請や届出などの行政手続を電子的に処理するシステムのことである。日本では国土交通省港湾局が中心となり港湾管理者・海上保安庁などと協力して港湾EDIが開発された。これが2008年にNACCSとして統合され、関係6府省7システムの統一電子申請により全ての港湾関連手続が行えるようになった。2013年にFAINS（食品衛生）、PQ-NETWORK（植物検疫）、ANIPAS（動物検疫）の各種システムがNACCSに統合されたことにより、関係省庁システムの一元化が実現した。こうした過程をふまえた上で、この章では、コンテナ物流情報サービス（Colins）とNEAL-NETが説明される。Colinsは、荷主、海貨事業者、運送事業者などの港湾物流の関係者に対して輸入コンテナなどに係る物流情報を一元的に共有するためのウェブサイト型サービスである。また、NEAL-NETは日本、中国、韓国の政府系物流情報プラ

ットフォームを接続したもので、2014年から「北東アジア物流情報サービスネットワーク」として運用が開始された。さらにこの章では、関東地方整備局が開発した新・港湾情報システム「CONPAS」も紹介される。このように、港湾物流分野、港湾管理分野、港湾インフラ分野で電子化を進め、データを一体的に取扱うデータプラットフォーム「サイバーポート」の実現に向けて港湾の情報化・電子化を進めている近年の動きが詳しく紹介される。

保安・管理運営政策の最後の章、第18章ではターミナルの安全性と生産性の向上が論じられる。ここでは、日本の港湾の地位が相対的に低下する中で、国際競争力強化のためには港湾業務の自動化による生産性向上が不可欠にもかかわらず、世界の主要港に比べ日本の港湾業務の自動化は全般的に進んでいないと指摘される。その上で、荷役システムにおける自動化技術の世界の動向と日本の動きを紹介する。国は遠隔操作RTGの導入促進を進めており、実証実験や安全確保のためのモデル運用規程も定められた。さらに遠隔操作RTGの導入促進に係る支援制度を整え、支援実績も積み上げた。強風が原因のコンテナクレーンの逸走防止対策も見過ごせない。高度経済成長期に集中的に整備された各種の港湾施設の中には老朽化が進行しているものが多い。これに対応するため、港湾荷役機械の維持管理計画策定ガイドラインが策定・実行されてきた。ほかに、熟練技能者の高い荷役能力の維持・向上を図るためAIを活用して熟練技能者の荷役ノウハウを継承・最大化するための実証事業や、突発的な荷役機械の故障による港湾物流への影響を最小化するためのビッグデータ・AIの活用に取り組みがあることも紹介している。

#### (7) 技術政策

技術政策に関するテーマでは、まず第19章の技術基準で、技術基準の変遷が述べられる。時代は近代初頭の海外の技術から日本の技術へという頃から始まり、港湾工事設計、港湾構造物設計基準、港湾施設の技術上の基準の歴史的変遷が紹介される。その上で、港湾法改正をふまえて2007年に性能規定化への大転換があり、適合性の確認を義務づける制度が創設された経緯が説明される。適合性確認の対象施設が拡大され、技術基準も変更された。しかしこうした動きも、東日本大震災や中央自動車道笹子トンネルなど社会的背景の変化にともなって見直しを迫られるようになった。港湾に係る技術基準は国際化にも直面している。事例としてベトナムにおける技術基準策定の支援や国際航路協会（PIANC）における防舷材ガイドラインの検討が紹介される。技術基準は社会の変化に合わせた行政的ニーズを取り込む必要があり、そのためには技術者集団の育成強化が必要不可欠と結んでいる。

技術政策に関わるつぎのテーマは、第20章の維持管理・老朽化対策である。この章では、港湾施設の維持管理・老朽化対策に関するこれまでの施策や技術開発の経緯をふまえ、その上で維持管理の観点からみた港湾施設の特徴、技術基準における維持管理の取扱い、維持管理に関わる資格制度、維持管理・老朽化対策に係る技術開発の取り組みが論じられる。港湾施設の維持管理の現状を見渡すと「事後保全」の対処が一般的である。これは、港湾施設に要求される機能向上スピードが施設の性能低下のスピードを上回っていたためであ

る。これに対処するために、近年はライフサイクルマネジメント（LCM）の概念が提唱されるようになった。つぎに議論は港湾施設の維持管理に係る法令の整備とガイドラインの整備へと進み、さらに予防保全計画の導入へと広げられる。そして最後に、海洋・港湾構造物維持管理士資格制度、維持管理・老朽化対策に係る技術開発といった人材・技術の分野にまで言及される。

3つ目のテーマは、第21章の大規模プロジェクトである。ここでは、近年の港湾技術政策の発展において代表的なプロジェクトである「大規模埋め立て」、「臨港道路：沈埋トンネル」、「臨港道路：大規模橋梁」の3つが取り上げられる。これら3分野のプロジェクトには共通性があり、多数のユーザーを対象に施設の供用時期が予め予告されており、工期が外部条件で決められている。このため大量急速施工が必要で、工期の短縮、工費の縮減のため新技術が導入されてきた。この新技術がいかに開発されてきたか、その詳しい説明が行われ、プロジェクトごとに具体的な施工例が紹介される。いずれも世界的に誇れる事例ばかりであり、工事関係者の多大な努力が察せられる。その上で、近い将来、大規模プロジェクト事業に求められることとして、建設段階における生産性の向上と、施設が供用開始された後の維持管理のし易さが指摘される。こうした課題に貢献できる生産性向上への技術開発はすでに始まっている。大規模プロジェクトの多くは港湾インフラと結びついており、その提供は国民生活の向上に結びつくとしている。

#### (8) 国際関係

本書の最後の章である第22章の国際関係業務では、港湾分野の国際業務に関して国際協調・国際交流（港湾関連国際団体、政府間協調、その他国際交流）、政府開発援助による国際協力、政府の重点施策である海外インフラシステム輸出・海外展開を中心に2000年以降の活動を取りまとめている。最初の国際協調・国際交流に関しては、国際港湾協会、国際航路協会、国際荷役調整協会のそれぞれの概要と日本による参画・貢献の実績が、国際会議と開催の経緯を記した表を用いて詳述される。これを受けて港湾分野における政府間の協調では、アジア太平洋経済協力、日本とASEANの交通連携、国際海事機関、北東アジア港湾局長会議、2国間協力について説明が行われる。さらに国際交流では、国際港湾交流協力会、港湾管理者による海外港湾との交流、研究機関の連携・協力という項目が立てられ、それぞれの活動内容が述べられる。つぎに大きなテーマの国際協力に移り、日本の国際協力、港湾分野の技術協力、資金協力の項目ごとに協力の具体的内容が説明される。最後は港湾分野における海外展開という項目で、本邦企業の海外展開の現状と海外展開に関する政府の戦略が語られる。まとめとしてこの章の著者は、国内港湾の成熟、人口の減少、予算の制約という時代の流れの中であって、国内・海外を一体的に眺める観点から総合戦略にもとづく港湾分野の国際業務が求められるとしている。

### 3. 本書の意義

以上、本書の章構成にもとづきながら、各章で取り上げられている項目・テーマを列記するかたちで紹介した。まず感じたのは、港湾政策史でカバーする範囲はこれほどまでに広いのかという印象である。ともすれば港湾経済、港湾物流、港湾整備くらいにしか関心が及ばない評者にとって、これだけ幅広い領域に目を配るのはほとんど不可能に近い。これは、日本を代表する日本港湾協会という組織がそれぞれの分野の専門家を集めて編集に取り組んだ研究・著作物であるがゆえに成し遂げられた。各章の執筆者の多くはアカデミック分野の研究者というよりは、むしろ港湾に関わる実践的な場や研究所などで業務に従事するスペシャリストである。それもあってか、挿入されている図表は専門的であるが具体的でわかりやすい。専門論文などでは取り入れにくい写真も多く、実践的な参考論文として活用することも考えられる。ある意味、港湾政策全般をカバーした百科事典として本書を位置づけることも可能かと思われる。むしろ、内容は過去四半世紀の日本の港湾を対象としており、現代的な百科事典であることはいままでもない。

いかなる分野においても、計画や政策がなければ実践はない。しかしそれよりまえに、その分野を含む社会全体の動きに敏感でなければ計画や政策もつukれない。本書を執筆したどの筆者も、明示的かどうかは別として、社会の中に港湾がありその変化を敏感に受け止める必要性を共有しており、その上で港湾に関する専門分野での活動実態を丁寧に記述している。東日本大震災に代表される災害対策、洋上風力発電・港湾環境、港湾の情報化・危機対応など、近年、急速に意識されるようになった課題に対していかに立ち向かうべきか、教えられることは多い。災害、環境、エネルギーなど古くて新しい問題は、社会の変化とともに絶えずバージョンアップしなければならないことが本書からも読み取れる。いずれも技術革新がその要にある。高度経済成長期に整備された多くの港湾インフラが耐用年数に達しようとしている昨今、課題の積み残しは許されない。

過去四半世紀を振り返って、あらためて感じられるのは、世界経済の動向、とりわけ東アジアの経済発展の中で日本の地位が大きく低下してきたことである。こうした動きは港湾に直接反映される。産業構造の変化は貿易構造の変化と軌を一にするからである。大規模化とスピードアップがキーワードであり、そのためには資本力の強化と情報技術の進化が不可欠であることが強く認識される。こうした側面で日本が立ち遅れてしまったことは、本書の中でも幾人かの筆者によって指定されている。現状を正しく認識しなければ、いかに計画を立て政策を練り上げていくかその方向性も示せない。そのような点から考えても、本書は港湾政策の過去を振り返ってそこから教訓を引き出し、これからの港湾のあるべき姿を考える上で貴重な文献であるといえる。