

資料

## 北浦沖合人工島構想に関する覚書

堀 内 隆 治

はじめに

1. 沖合人工島構想
2. 北浦沖合人工島構想の経過
3. 北浦構想の理念と現実
4. 北浦構想と現実論
5. 北浦構想の今後

はじめに

山口県の日本海側の海域を「北浦」と称するが、その沖合に人工の島を造成しようとする計画が推進されようとしている。いわゆる「北浦沖合人工島構想」である。

長い間の「特定不況」と地方都市としての沈滞に苦しむ下関としては、起死回生の一策としてこの構想に多大の期待がよせられている。だが他方、その期待の割には北浦沖合人工島は極めて漠然としており、市民レベルでは今一つ盛上った議論に欠けている。

北浦人工島構想は今、FS調査（フィージビリティ・スタディー事業化可能性調査）の段階であり、計画そのものがどうなるか、その結論を待つ以外にはないが、地方都市の経済にとって余りにも影響甚大な巨大プロジェクトであることに鑑み、とりあえず、今までの経過を資料的にフォローし、今後の検討の為の素材としたい。

なお、本稿では人工島建設をめぐる北浦海域の環境変化—環境汚染、さらには環境アセスのあり方など環境問題については全く触れられていない。その点も極めて重大な問題であり、その道の専門家並びに関心ある市民によって早急に検討される必要がある。その点でも本稿は極めて不十分な中間検討に止まる。

## 1. 沖合人工島構想

「海峡を何等かの方法によって陸地化する」(末尾文献〔15〕, 14ページ……以下同じ)のものとしての人工島は国防上や流通運輸の目的のために、古くから造成されてきた。

今日、その人工島が大きな注目を浴び始めたのは、200海里時代の下での海洋開発の一手段として位置づけられ、他方、その開発が不況に苦しむ造船産業の活用にもなるとの政策的判断の故であろう。

人工島構想の推進の国家行政としての中心は運輸省であるが、運輸省が事務局となり経団連、鋼材倶楽部と一緒に組織された「沖合人工島調査委員会」(委員長、鋼材倶楽部 堀武男)の調査報告書(Ⅳ)『新しい国土の創造』(1984年6月、運輸省 経団連海洋開発推進委 鋼材倶楽部)によれば、この構想の検討は1980年度に始まり、80～82年度は石炭火電の立地として検討されたが、その後、「21世紀に向けての超長期プロジェクト」として検討されるに至ったとある。いわく、「新しい国土の創造という観点から構想され……我が国の貴重な資源、財産としての海洋空間の有効利用の一環として、多様な利用が検討される必要がある」(〔11〕, 序)と。

石炭火電立地という個別産業立地から始まった人工島が何故、21世紀の大プロジェクトに上昇したのか不分明であるが、電力過剰による電源立地の緩和や昭和57年「海洋法に関する国連条約」の国連での採択に伴う海洋開発時代の幕明けが背景の状況としてあるだろう。

勿論、海洋開発自体は70年代早々より検討に入り、国連海洋法会議における200海里体制への移行を背景として、既に79年8月には海洋開発審議

会の第一次答申（「長期的展望にたつ海洋開発の基本的構想について」）が出され、その中で2000年を目標とする海洋空間の開発が展望されている。その海洋開発構想を明確に港湾整備と一体化させたのが、85年4月に運輸省の長期展望としてまとめられた『21世紀の港湾——成熟化社会に備えた新たな港湾整備政策』である。

本書において、沖合人工島構想は海洋開発構想の最も重要なものとして位置づけられるとともに、「21世紀における本格的な海洋空間利用を先導する大規模プロジェクト」の役割を担わされるに至る。つまり水深20～50mの沖合海域の陸地化としての人工島は、それ自体、物流基地や都市空間、更には廃棄物の処分など「総合的な港湾空間の創造」（〔18〕、1ページ）であるとともに、将来の海底鉱物資源の開発に必要な海上基地整備などのための技術開発の任務も負うとされている。（〔18〕、36～37ページ）

同じく、『運輸白書』は85年版、86年版と「沖合人工島構想」を取上げ、「外海に面した沿岸海域」での「先導的プロジェクト」としての沖合人工島の意義を指摘した上で、そのような外海での「波浪等の厳しい自然条件を克服するための技術開発」には「海洋土木技術及び……造船技術等を結集する」としている。（〔17〕、294～295ページ）

この海洋土木技術については既に早く、73年3月、建設業各社を中心に「日本海洋開発建設協会」が設立され、その技術部門である「海洋工事技術委員会」が、81～82年にかけて内外の人工島の調査研究を行い、『人工島施行技術』（1984年3月）という詳細な解説書を発行している。

このようにみえてくると、人工島構想が偶々下関市の「小さな国際都市」構想に呼応したまでであって、それは元来、下関市とは相対的に独立して、海洋開発構想の一環としての国家プロジェクトであることが分る。

たしかに、戦前より下関港の外港化（彦島—安岡の日本海側への移設拡張）の構想があり、近くは下関市の第1次基本構想にもそれが唱われ、更には下関青年会議所の国土庁への働きかけ（国際化のための国際空港構想）もあったが、単に下関の商港、漁港の拡張整備、国際空港による国際化と

いう地元の期待の延長上に人工島構想が生れたわけではない。

運輸省は83～84年にかけて、下関を含む全国4地域を選定して、沖合人工島のケース・スタディを行い86～87年度にかけては全国7地域を指定してFS調査を行っており、既にそのうち、2地域（横須賀市、清水市）の工事着工を決定したが、運輸省と地元自治体などとの関係を『運輸白書』（86年）では「（運輸省が）地方公共団体等による沖合人工島計画策定のガイドラインとなる計画指針を作成し、この指針をもとに……フィージビリティスタディを行（い）……構想の実現化を図って（い）（く）」（〔17〕、295ページ）としている。

ここには運輸省という国家プロジェクトの政策主体とそのプロジェクトの実施主体（地方公共団体等）との関係がガイドライン—計画策定として示されている。いわば、国家構想の枠内での地方都市活性化政策、より率直に言えばプロジェクト指定をめぐる都市間競争を通じた国家構想の実現こそ、この人工島構想の開発方式であるといえよう。

『運輸白書』が「地方公共団体等」と曖昧に表現しているところにも大きな意味がある。「等」とは第三セクター方式を含む多様な実施主体を想定している。その背景はいうまでもなく「民活」である。

1986年5月の民活法案（「民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法」）の成立によって、いよいよ民活時代が動きだしたが、その民活には「港湾利用の高度化施設」や「港湾整備開発地区を指定して、整備事業を進めること」も対象とされている。（〔43〕、60～61ページ）運輸省自身、既に、『21世紀の港湾』で「沖合人工島の建設等海洋開発に対する民間活力の導入を図るため、埋立地や埋立により創出される静穏海域の活用について検討する」（〔18〕、40～41ページ）と表明している。

この民活方式の民間の中心は「日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）」であるが、このJAPICが関西新空港、東京湾横断道路に並んで沖合人工島など海洋開発に食指を動かしており、84年度の事業方針「中短期に実現

可能なプロジェクトの推進」に基づいて北浦沖合人工島をJAPICの対象事業として促進を図っている。([44], 45～51ページ)

こうして、国家的海洋開発構想としての人工島構想は、国のガイドラインの大枠の中で地方都市活性化の特殊的課題を地元の要請として受入れつつ、第三セクターを含む民間資本導入によって実現しようとする国家プロジェクトとして推進されている。

## 2. 北浦沖合人工島構想の経過

下関・北浦海域での人工島構想（以下、北浦構想と称す）そのものの動きを資料的に跡づけ、この構想の国家プロジェクトとしての性格を検証しよう。

1984年3月の市議会・第一回定例会での施政方針において、市長が「国において研究されている人工島調査は外港構想と同一理念であり、県・市一体となってその実現に向け努力する」と述べたことが、今回の北浦構想の公式的な発端をなすが、そこで「人工島調査は外港構想と同一理念」としていることには問題がある。

この同一理念論は今回の北浦構想が本来、長年の下関の夢を実現するものだ、単なる国家プロジェクトではなく、下関本来の地域振興策であるのだと正当化される論拠ともされているが、その中身は今、おくとしても、経過的事実としてもどうだろうか。

戦前のことはおくとして、資料1にみるように71年3月の下関市基本構想から今日まで、同じ人工島が語られながら異なる夢が描かれてきた。第一期は70年代の下関市の構想、第二期は80～83年の下関青年会議所＝国土庁の構想、第三期は84～現在の運輸省＝ジャピック（JAPIC）の構想である。まさに、同床異夢である。その異夢たるところは下関港の港湾都市としての特性から生じたことではなく、下関を取巻く世界の状況から生じてきた。だから、人工島の連続性よりも、今、また再び、何故に人工島であるのか、今日的なその理念を読みとることが重要であろう。各期に分けて

経過をフォローしよう。

### 〔第一期〕

下関市における71年の基本構想、72年の基本計画は69年に策定された新全総を背景とし、人工島方式による外港建設を周防灘開発に対応した「大ストックポイント」と位置づけた。([2], 57ページ)

この構想は運輸省第四港湾建設局の新港構想にも連動したが、瀬戸内海の環境汚染の激化による埋立規制(73年瀬戸内海環境保全特別措置法 74年瀬戸内海環境保全審議会答申)、更には新全総の見直しと77年三全総の策定によって、根本的な再検討を迫られた。

78年の基本構想の改訂は「高度成長から安定成長への社会経済基調の変化」を指摘しつつ、北浦構想については「新港湾計画について検討する」との表現にとどまった。([3], 193ページ)更に、それに基づく、82年第2次下関市基本計画も同じく、「新港湾計画の検討」([3], 5ページ, 43ページ)と表現された。

### 〔第二期〕

新全総＝周防灘開発の挫折の後に、21世紀への展望として打出されたのが「小さな世界都市」構想である。この構想は地元、下関青年会議所と国土庁のかかわりの中から国土庁の構想として打出されたものだが、三全総の定住圏構想における地方都市整備の一方策として打出された。

73年オイル・ショック以降のパックスアメリカナの動揺と多極化する世界、我国の食糧、エネルギー問題の深刻化を背景として、国際協調の下での我が国の方途が模索され、「国際化に対応した地方都市の整備方策」として、下関市、長岡市、岐阜市、京都府をモデル都市とするケース・スタディが国土庁委託調査として行われた。

この調査で、これまでの国際化は「欧米化」であり「東京中心」であったことが反省され、今後の「地方都市の国際化戦略」として、「ダイレク

トの交流」「大都市に無理なもの」及び「大都市に無いもの」の交流としての国際化が提唱される。([5], 297~298ページ) 下関市の場合には、東アジアを対象とした国際流通拠点都市こそ「小さな世界都市」形成の中身だとされた。([6], 114~115ページ)

より具体的には港湾(アジアポート)、工業(フリー・ゾーン)、水産(国際海洋牧場)を三本柱としての多目的人工島の建設が構想され、更に国際化の主役が「港湾」(モノ)から「空港」(ヒト)へと交代している現実の上に、港湾と空港の一体となった「国際流通拠点ターミナル」の建設を提唱している。([7], 160~165ページ)

83年6月、下関青年会議所は『アーバン2001 下関の国際化についての提言』という当会議所30周年記念誌を発行するが、これは第二期構想の集大成をなすものであり、その構想の「空間構成概念図」にみるように、国際化の重点が国際化の主役としてのヒトと空港に置かれていることが分る。あえて、第二期=国際空港構想と称する。

だが、この国際空港構想は運輸省、沖合人工島調査委員会によって覆された。その理由は「人工島計画海域は季節風も強いいため空港建設は難しい」(84. 1. 11毎日新聞)と報道された。この地理上の難点だけではなく、新北九州空港構想(四全総)とのからみもあったのであろう。

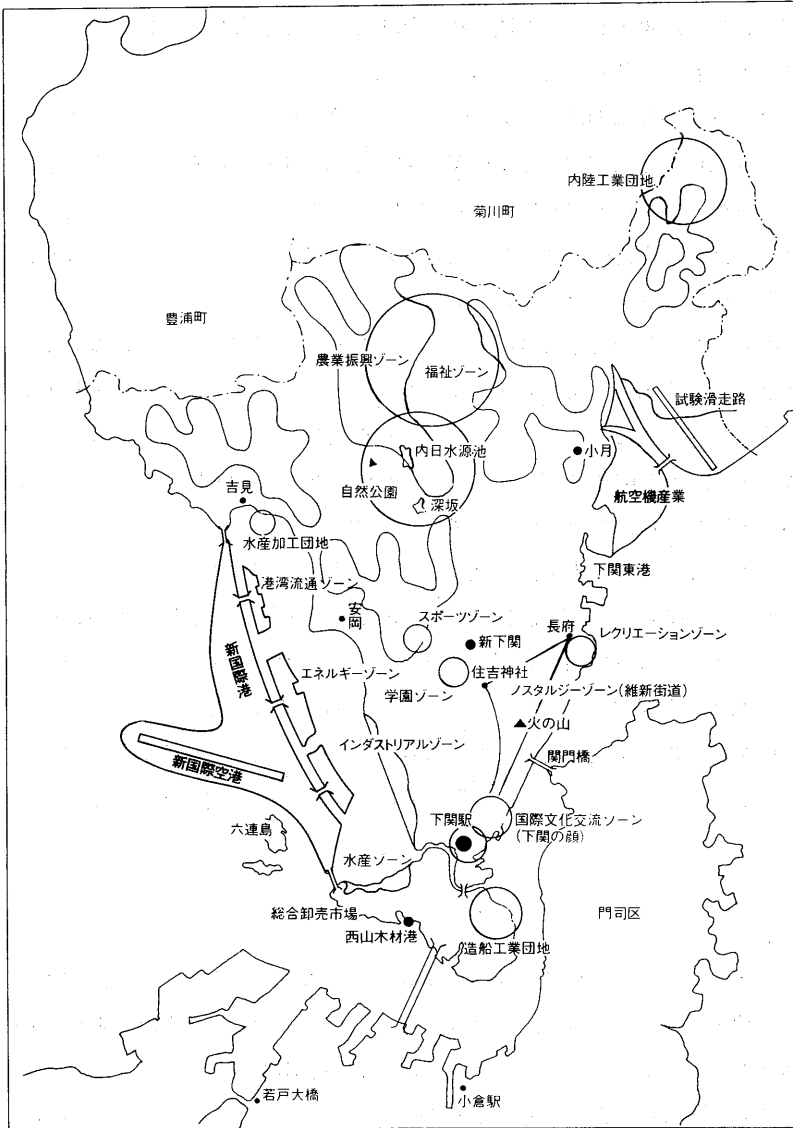
同時に、市が実現可能とした石炭などの燃料基地、食料の加工基地についても、「人工島をつくってまで建設する必然性がない」(同上)と否定された。

### 〔第三期〕

『アーバン2001』がきっかけで全国4ヶ所のうちの1つとして選定された運輸省等による沖合人工島ケース・スタディ(『新しい国土の創造』)の結果として、新たな、現在に至る北浦構想が登場する。

この構想は第二期の国際空港を否定した上に、アジアポート=国際港湾、水産基地=国際海洋牧場などのプランを海洋開発として位置づけ、「新し

図-1 第二期=国際空港構想(空間構成概念図)



(出所) 末尾文献 [10] …以下同じ



い国土の創造」の理念の下で北浦開発を構想する。

前述したように上記ケース・スタディに対し「その実現に向け努力する」との84年3月の市長の演説によって第三期は幕を明けるが、今まで①運輸省＝経団連プラン ②ジャピックプラン ③市企画プラン ④FS中間報告と3年以上の経過をみている。

①運輸省＝経団連プラン——84年6月の調査報告書『新しい国土の創造』によれば、安岡沖1.8kmの地点に749ha（彦島の四分の三）の人工島を造成し、水産基地機能（286ha）、コンテナ基地（56ha）、在来港湾移転（192ha）その他都市施設など（214ha）を整備するとなっており、東シナ海増殖10万トン（ふ化率50％、育成率60％、再捕率7％）人工島内外増殖4千トン（給餌2万トン）、コンテナ外貿300万トン、内貿20万トンが計画されている。

後のプランと比較しての本プランの特徴は水産機能に大きな割合が与えられていること。コンテナ機能にも大きな割合が与えられているが、集荷対策として「ダイレクト輸送を担うメインポート」化による「欧州航路、バルシャ湾航路、インド洋航路、東南アジア航路」等、一般的なコンテナ基地機能を想定しており、従って「現北九州港、博多港、そして人工島コンテナ基地の機能分担」が問題とされていること、それとの関連で、在来港湾機能の大幅な（全面的）移転が考えられていること、都市施設は合計112haで全体規模に対しては割合が低いことなどである。

#### ②ジャピックプラン

第三期構想は当初より「民活」が想定されており、先の報告書そのものが、運輸省と経団連、鋼材倶楽部という民間産業団体との合同の報告書となっており、従来の地域開発からすれば異例の事であろう。

既に市長は84年3月12日の市議会答弁で「民間活力というものを大いに活用したい」と述べ、同じく9月19日には建設費についての質問に対して「（財源調達については）高いノウハウも必要（なので）ジャピック、こういう機関の力をいただきたい」と答えている。ジャピックの調査団が



下関の現地視察をするのが同年9月27～28日であり、同じく12月15日市議会で人工島建設に当り海域の条件はという質問に「具体的調査が必要になって（くるが）、ジャピック等々において“進んでやってあげましょう”と、そういう方向に現在向いつつある」との市長答弁がある。翌85年3月12日には「研究体系づくりの研究をしていただいてお（る）」ということになり、85年7月15日に「下関・北浦沖合人工島構想調査体系」がジャピックより市に提出されるに至る。

長々と経過をみてきたのは、市民には知られない「民活」の姿を明らかにしたかったからである。ジャピックとは何か、純粋に民間財界の事業推進団体である。遅くとも、84年9月以降、そういう団体に市の最高方針の検討が委ねられている。例えば、市の基本構想が九経連に委ねられていると聞けば、誰しも異和感を抱くであろう。市と市議会の主体性はどこにあるのかと、これは中身以前の問題である。

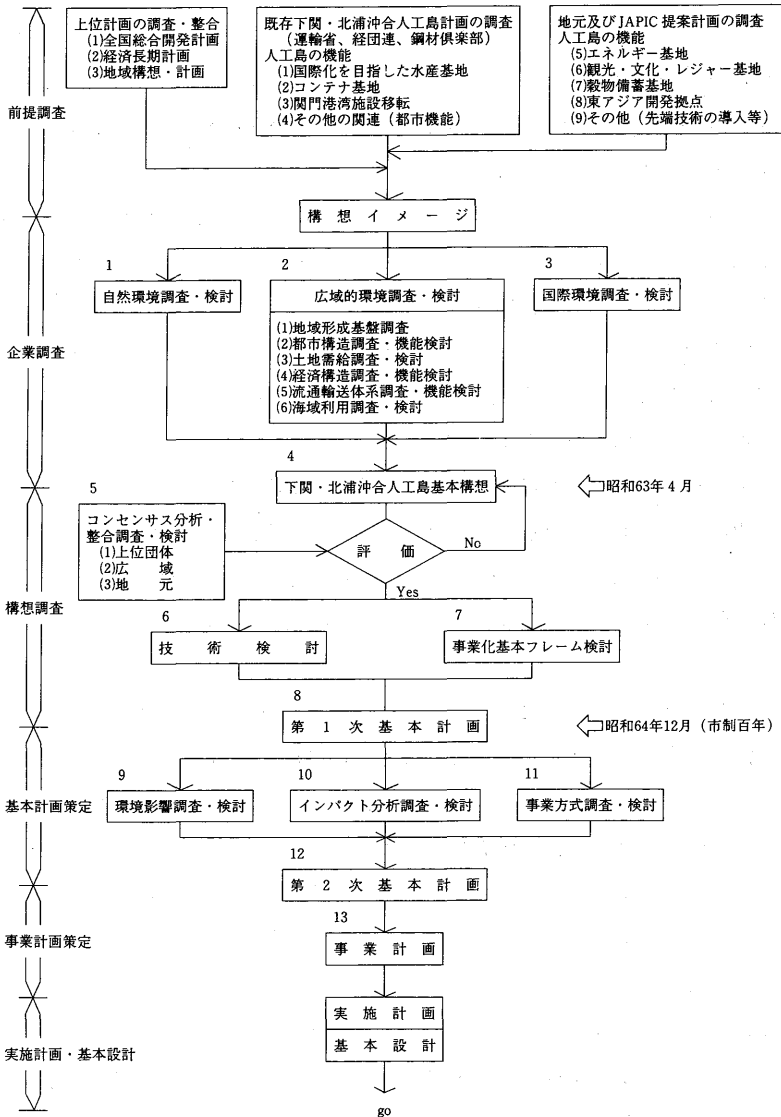
ともあれ、ジャピックの北浦構想をみよう。運輸省＝経団連プランとその機能が相当に違う。物流としてはエネルギー基地であり、穀物備蓄基地である。更に海洋開発のための東アジア開発拠点が置かれ、観光・レジャー基地が付け加えられた。エネルギーとは仄聞によればLNGの輸入が考えられたらしい。

このジャピックプランは運輸省＝経団連プランとの対応で考えられたのかも知れないが、エネルギー・穀物備蓄更には開発拠点といい、より国家プロジェクト的な傾斜を示している。しかし、このジャピックプランは市長の答弁にあったように「研究体系づくり」に重点があり、「市が頼んだ」（86. 3. 11市議会市長答弁）通り、89年の市制百年に「基本計画」が間に合うようプログラム化されている。

### ③市企画プラン

ここに市企画プランと称するのは『マリンジャーナル』（九州海運振興センター）という運輸省九州運輸局の外郭団体に掲載された「国際流通拠点都市をめざして——下関北浦沖合人工島構想」（執筆・市長公室企画課

表一 下関・北浦沖合人工島構想調査体系 (JAPIC案)



黒瀬啓吉) という論稿であるが、運輸省に地元の熱意を示すために書かれたというこのプランは、ほとんど市民の眼に触れることはなかった。しかし、地元行政のプランナーの考えをよく伝えているので取上げる。

市行政としては85年7月のジャピック調査体系を受けて、人工島推進への活動を強め、86年4月1日に「人工島構想推進室」を設置するという経過があり、人工島推進に向けての部内のプラン検討が行われた成果であろう。

論稿は本市の発展基盤は過去も現在も「国際流通拠点」にしかないとした上で、「ここに紹介する人工島構想は、運輸省ケース・スタディの結果およびジャピックに調査委託したものの成果等を基にして策定した」([12], 56ページ)とある。

構想をみると「ア. 西日本地域の物流拠点 イ. 海洋開発 ウ. 海洋レジャー エ. コミューター空港の整備」とあり、物流については「対岸貿易促進の拠点となりうること」が強調されている。([12], 56ページ)

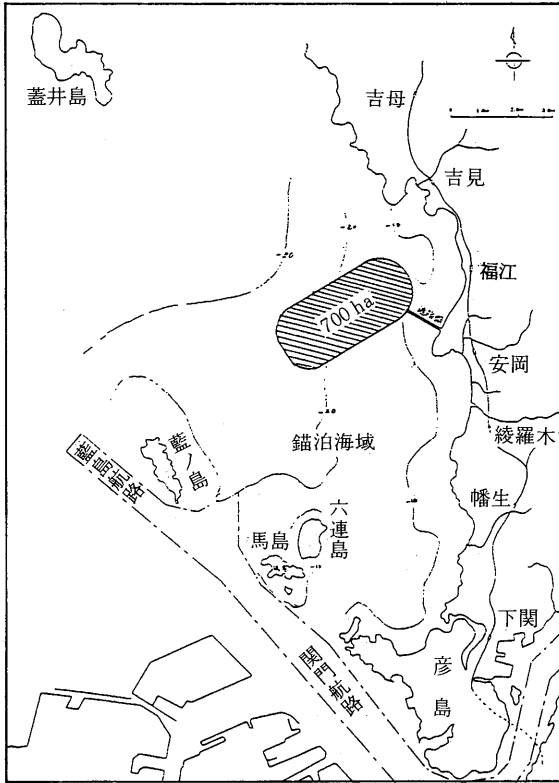
表-2 人工島の利用構想(市企画プラン)

区 分	面 積	説 明
港 湾 関 連 施 設	200 <sup>ha</sup>	コンテナ埠頭 穀物備蓄基地 エネルギー基地 既存施設の一部移転
海 洋 開 発 関 連 施 設	50	
都 市 ・ 文 化 機 能 施 設	100	学術研究センター 業務・商業施設
観 光 , レ ジ ャ ー 施 設	100	ヨット・レジャーボート施設等
コ ミ ュ ー タ 空 港	50	
廃 棄 物 処 理 区 域	100	
道 路 , 公 園 , 緑 地	100	
合 計	700	

人工島の規模は700haとさして大差ないが、利用構想(表-2)をみるとジャピックプランを大幅に取入れており、(或いは地元行政の意向を取入れたジャピックプランに照応しており)、

(出所) [12]

図-3 北浦沖合人工島計画(市企画プラン)



(出所) [12]

水産基地機能が取下げられている。その理由は「別途水産庁のマリノバージョン構想による沿岸域・沖合水域の総合整備計画が検討されている」([12] ページ)と述べられている。

次に、穀物備蓄、エネルギー、都市・文化観光・レジャー、遂には廃棄物処理とその機能が

極めて多目的化してきたことである。先のプランで286 ha と約 4 割を占めていた水産基地がなくなったのだから、700 ha という巨大な島を維持するとすれば、様々な機能が必要とされてくるであろう。

更に、この構想では既存港湾の移転については先のプランより大きく減少し (192 ha → ?), 「一部移転」に止まっている。コミュータ空港 (国際空港案の縮小復活?) とともに港湾機能以外の都市空間が目指されている。

#### ④ FS 調査委（中間報告）

沖合人工島のケース・スタディを続けてきた運輸省は86～87年度の2ヵ年にわたり、全国より7海域（横須賀市の東京湾、金田湾、相模湾、千葉県木更津市沖、静岡県清水市沖、岡山県玉野・倉敷市沖、下関沖）を選んでフィージビリティ・スタディ（FS 調査—事業化可能性調査）を行うこととした。

下関市の場合、この調査は運輸省第四港湾建設局、山口県、下関市の共同事業（委託調査）の形をとり、各年度、各者1,000万円、計3,000万円の予算をもって、「下関・北浦海域沖合人工島 F/S 調査委員会」が組織され、その下で FS 調査は沿岸開発技術研究センターに委託された。

この FS 調査と先のジャピックプランとの関係は表面上（形式上）は途切れているが、FS 調査組織図（表—3）と FS 調査委員会委員構成（表—4）をみれば分かるように、調査の中心をなすプロジェクトを中心に、ジャピックが挙げて本調査委に関与している。全体の調査組織は「本調査における資料の収集ととりまとめ」〔〔14〕, はじめに〕をプロジェクト関係—ジャピック、地域振興関係—野村総研、海域利用関係—日本港湾コンサルタントで行い、地元関係者が地域振興を中心に意見具申をするのが実態である。そうみると、ジャピックがプロジェクトをつくり、港湾建設は運輸省が行い、地元はそれに従って地域振興を考えるという構図が浮び上ってくる。国家プロジェクト民活方式の構図であるが、国家プロジェクトそのものをジャピックという財界団体が構想するところに、今日の「自由化」の本音が表われている。

本中間報告は基本計画策定のための「基本理念」と「基本構想」を提示し、「今後の課題」を指摘するという構成を取っている。報告書の検討は次節に譲るとして、本プランの基本性格を紹介しておこう。

本プランは北浦構想の「基本理念」を「東アジアの交流の場」と明確に限定して打出している。在来機能を直視した上で、より現実的な方策を模索したととれる。戦前よりの大陸との地理的關係、関釜フェリー、水産

基地、造船業など由来機能の活用の上に東アジア国際化構想が展開されている。

その東アジア国際化構想を運輸・物流部門、海洋産業部門、技術・文化交流部門の3部門に分節化し、21世紀に向けての最終目標に至る段階的發展を具体化しているのが特徴をなしている。最終目標は運輸・物流(日韓・日中国際物流拠点ターミナル、フリーゾーン、コミュータ空港)、海洋産業(東アジア国際海洋牧場センター)、技術・文化の交流(総合レジャーランド)であり、国際フェリー=コンテナ基地、東海・黄海放流増殖基地という物流と水産の二大基地が柱をなしている。(表-5 参照)

こうみると、また再び水産基地を取込んだ運輸省=経団連プランに戻ったともいえるし、東アジアに物流を限定し、都市機能を拡充した点で、ジャピックプランを具体化したともいえる。

更に、本プランは人工島の位置と規模について7つの「海域利用ゾーニング」案を示し、今後の検討に委ねている。運輸省=経団連プラン750 haを原案とし、750 ha 3案、350 ha 4案を提示している。何故、原案の半分以下規模の人工島が構想されたか人工島の機能からは説明されていないし、逆に、人工島の機能のどこが縮小可能なので規模も縮小されたのか不明であるが、750 ha と350 ha というこれほどまでに大幅に差のある人工島が検討されているということは、未だ、人工島の目的機能に異論が多いことを示していよう。(図-4 参照)

人工島の機能上はともあれ、人工島の立地上の問題としては下関市の行政水域をこえる問題、造成コストよりの海岸への遠近、航路浚渫の要・不要、岩盤浚渫の要・不要、泊地・水産水域の広狭、来留見瀬(安岡地先的好漁場地)の存廃などが検討されている。

なお、本中間報告以降の動向として、87年10月5日に「下関人工島構想推進期成会」の87年度総会が行われ、報告資料として「人工島・代替案の検討」という一項目が付され、中間報告の7案のうち750 ha (B案)がⅠ案、350 ha (案)がⅡ案、350 ha (案)がⅢ案として選定されたと報告さ



れている。だが、「今後のプロジェクトの進捗に伴い原点から見直していくことも必要」とも末尾に但し書きされており、人工島の立地点・規模については大きく振幅している。

以上、71～87年の16年間にわたる北浦構想を三期に区分して概観してきた。人工島の大型港湾による国際流通機能の拡大という点では共通した「同一理念」のようにみえながら、世界状況とそれに対応した国家政策の変化によって、北浦構想もその基本理念を変遷させてきた。周防灘開発を背景とした大ストックポイント→国際空港による小さな世界都市→東アジア国際化による海洋開発と。

これら異質理念の変遷が混濁とした同一性を帯びるのは、外港構想なり人工島構想が常に下関港（更には関門港）の現状打開策と二重写しで検討されているからである。関門航路の狭さ、浅さ、港湾用地の不十分さの打開策として。

この点は、第三期構想でも市議会において繰り返し、在来港湾整備と北浦構想の関連として問われ、「人工島に張り付ける港湾計画が、そこにある限りは、手前においての港湾計画が進まない恐れがある」（市議会87. 3. 11）との危惧の念さえ表明された。

北浦構想は在来港湾整備を大きく越え出た国家プロジェクトである。単にコンテナのための岸壁とヤードをつくるものでもなく、単に水深の深い岸壁や広い泊地を確保しようとするものでもない。それら港湾における機

能向上を含みながら、21世紀へ向けて日本国家が何処に行こうとし、下関がその中でどう位置づけられようとしているか、そこに真に問い直されなければならない北浦構想がある。「新しい国土の創造」とは何であり、「東アジア交流」とは何なのかと。

表-3 FS 調査組織図

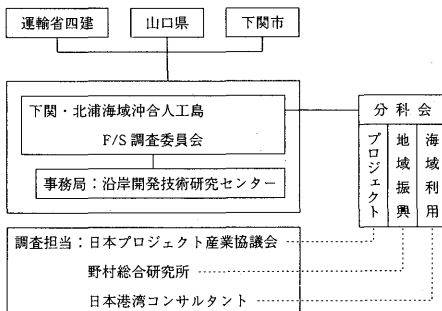


表-4 下関・北浦海域沖合人工島 F/S 調査委員会  
委員名簿

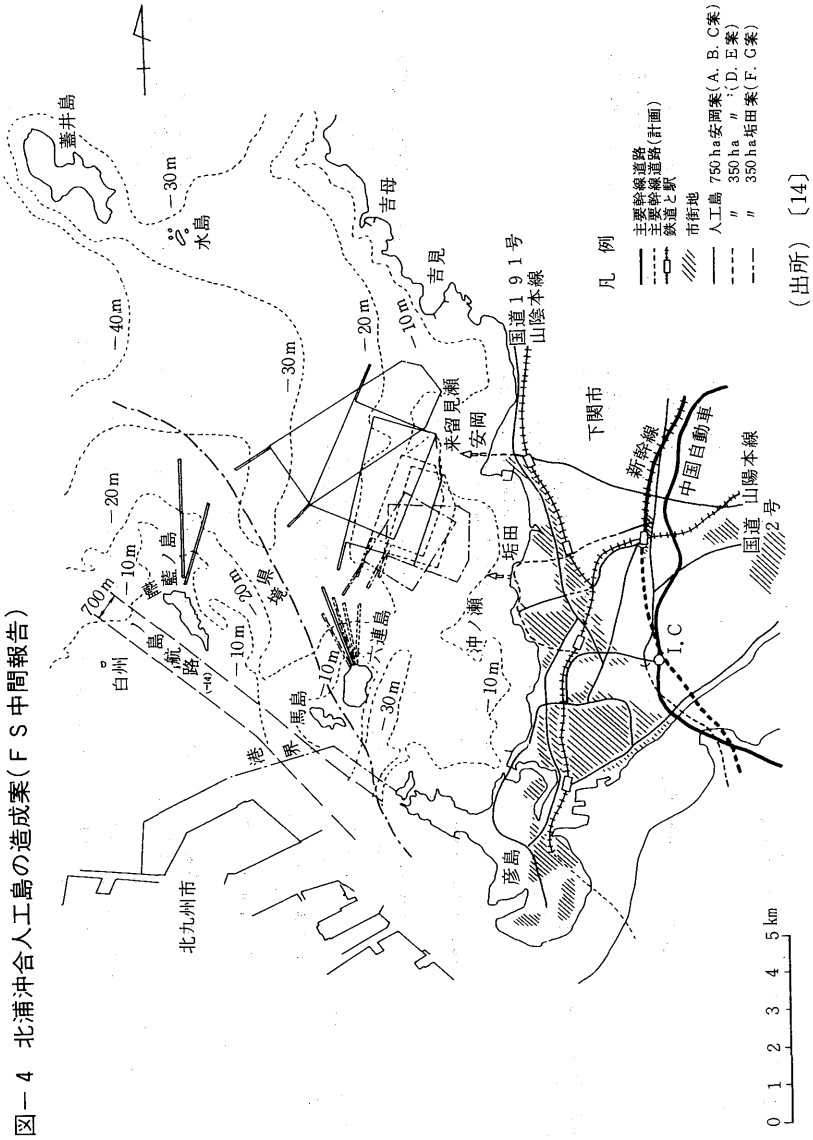
氏名	所属	分科会		
		海域利用	プロジェクト	地域振興
(委員長) 蛟島 泰佑	(財)日本港湾協会 理事	○主査		
委員 1.	運輸省港湾技術研究所 設計基準部長	○		
2.	(財)日本プロジェクト産業協議会 沿岸開発委員会副委員長	○		
3.	(財)日本港湾協会 評議委員	○		
4.	九州大学農学部 名誉教授	○		
5.	山口大学工学部 教授	○		
6.	(財)西部海難防止協会 会長	○		
7.	(財)日本港湾協会 理事	○		
8.	(財)日本プロジェクト産業協議会 沿岸開発委員会委員長		○主査	
9.	水産大学校 校長		○	○
10.	(財)九州・山口経済連合会 理事長		○	
11.	大洋漁業 事業開発部 副部長		○	
12.	山口県商工会議所連合会 会頭		○	○
13.	UG都市設計 社長		○	
14.	(財)日本プロジェクト産業協議会 沿岸開発委員会副委員長		○	
15.	大阪産業大学経済学部 教授		○	
16.	(財)日本プロジェクト産業協議会 沿岸開発委員会委員	○		
17.	(財)鋼材倶楽部 海洋開発特別委員会委員長		○	
18.	山口県漁業同組合連合会 会長		○	○
19.	日本開発銀行 広島支店長		○	
20.	山口大学経済学部 教授			○主査
21.	下関21世紀協会 理事長			○
22.	下関商工会議所 婦人部長			○
23.	下関市立大学 教授			○
24.	日本貿易振興会 山口貿易情報センター所長			○
25.	下関青年会議所 理事長			○
26.	福岡大学工学部 教授			○
27.	運輸省港湾局開発課 開発企画調整官	○	○	○
28.	運輸省港湾局技術課 技術指導官	○	○	○
29.	運輸省第四港湾建設局 技術次長	○	○	○
30.	山口県 企画部長		○	○
31.	山口県 土木建築部長	○	○	○
32.	下関市 助役		○	○
33.	下関市 港湾局長	○	○	○

(出所) [14]

表一5 北浦沖合人工島の機能

ステージ コンプレックス	開 始 期	展 開 期	成 熟 期
<p>国際フェリー総合基地の整備 ・対韓国フェリーサービスの充実 関釜航路1日2便体制, 北坪航路開始 ・対中国フェリーサービスの充実 青島航路に加え, 清津, 大連, 天津, 上海航路の開始 ・日本海フェリーサービスの誘致 。運輸・物流情報施設の整備</p> <p>運輸・物流コンプレックス</p>	<p>フェリーサービスによる流通拠点性の向上及び産業施設の立地を受けて 。コンテナターミナルの整備 。トラックターミナルの整備 。船舶埠頭の整備 。コミュニティ空港の整備 。高付価値型臨海産業の立地 。国際交流情報施設の整備</p>	<p>国際物流拠点ターミナル化 。フリーゾーンの設置 。コミュニティ空港の充実</p>	
<p>山口海洋牧場 蓋井島周辺地域に設けるパイロット牧場 技術開発実証の場 。地元水産業の振興 〔養殖業など〕 。海洋産業施設の立地</p> <p>海洋産業コンプレックス</p>	<p>対馬海洋牧場 山口県及び九州各県漁民の共同利用資源管理の実証の場 。海洋産業施設の充実</p>	<p>東アジア国際海洋牧場センター 東海・黄海への展開 日韓中等の共同事業</p>	
<p>国際海洋技術センターの開設 水産の総合研究所 国際水産研修センター 。ローカルリゾートコンプレックス マリーナ, 水族館, 海水浴場等の人口なごさ, キャンプ場等</p> <p>技術・文化の交流 コンプレックス</p>	<p>国際海洋技術センターの充実 エネルギー, 資源, 環境等の各分野の総合研究所 。国際海洋技術センターの充実に対応してコンベンションセンターを設置</p>	<p>前段階までの3コンプレックスの集積を受けて, 大規模な総合レジャーランドを形成</p>	

(出所) [14]



### 3. 北浦構想の理念と現実

FS 中間報告を主に素材として、北浦構想の理念を関門港の現実と照応させつつ検討する。

#### ①新しい国土の創造

沿岸域の水深20m～50m海域を開発利用することが沖合人工島の新しい国土の創造としての共通の基本理念である。

この理念の背景にはまず、「国土空間の乏しいわが国」とする国土認識がある。人工島の目的、機能が後廻しにされる中で、北浦構想でも「狭い下関→都市空間の創造」という論調が強まりつつある。

だが、この国土認識は大都市集中の国土不均衡による大都市の土地利用の行きづまりから生じたものである。国土は乏しいか？ それは国土をみる眼による。過疎地は住民に事欠いて荒廃している。国土は余っているともいえる。

しかも、この国土創造は無償ではない。今までの浅海域の臨海埋立よりもはるかに高価になる。例えば、臨海埋立の門司、太刀浦港の港湾用地の分譲価格が49,800円/㎡と65,000円/㎡であり（「北九州港 太刀浦埋立地分譲案内」）、長府四号地の一部売買価格は21,000円/㎡（84,3）である。（〔39〕、7ページ）更に、工業専用地域ではあるが響灘臨海工業団地の分譲価格は20,500円/㎡までである。（「響灘 響灘臨海工業団地分譲のご案内」）対して運輸省＝経団連プランの工事費は約11万円/㎡と推定されている。（〔11〕、95ページ）

これに消滅させられる漁業権補償をも含む自然資源の評価額を加えたら、その土地価格はどれくらいのものになるであろうか。FS 中間報告は従って「経済的な人工島建設技術の開発」を今後の課題に挙げ、「いかに安く人工島を造成するかが重要」としている。（〔14〕、63ページ）

#### ②海洋空間の利用

今まで「未利用」であったとされる深海域での海洋開発で目指されているもう一つの柱が海洋空間の利用である。これは人工島の島影にできる「静

「穏海域」によって可能となる。これは沖合人工島の建設技術にもかかわり、為に先の運輸省ケース・スタディで「外洋に面する沿海域」としての下関市北浦と秋田湾沖、「開放性の海域」としての清水市沖が選定されている。

この静穏海域においては人工島による外海波浪の抑止と内海域における環境汚染の防止が課題となる。波浪の抑止は防波堤と人工島本体によるが、87年2月の響灘白島石油備蓄基地のケーソン破壊事故は教訓に価する。事故当日、「現場付近の瞬間最大波高は10mを越えていたともみられている」（「朝日新聞」87. 2. 16）と報道されるくらい、響灘、したがって北浦海域はこれまでの沖合人工島建設海域とは比較を絶する悪条件の海域であることが分る。（表－6 参照）

表－6 主な沖合人工島

件名	地名	海岸からの 離れ(m)	面積(k㎡)	水深(m)	潮流(m/sec)	波高(m)
第三海堡	東京湾口	3.0	2.7	40.0	1.5	2.5
苅田埋立地	福岡県京都郡 苅田町沖	3.5	153.0	7.5	0.23	2.5
三井三池 人工島第三	福岡県大牟田市	6.0	0.6	10.0	0.8	3.25
ロバートバンク 沖合人工島	カナダローバー トバンクデルタ	4.8	110.0	19.8~21.3	1.5	3.0

資料：[15]

更に、島影による内海域については水産海域としての利用が考えられ、海が清いことが条件である。本来、この海域は瀬戸内の沿岸水と外海の流れが行き交う所であり、安岡沖でも西流（瀬戸内→外海）0.5ノット、東流（外海→瀬戸内）0.5ノットに達する。（[11]、7ページ）その潮の流れによって、これまで北九州工業地帯の「もらい公害」を受けてきた北浦海域が、人工島と防波堤による東流の遮断によって、どのような環境汚染が誘発されるか。それは人工島そのものの理念である海洋空間の利用に甚大な影響を与える。

為に、これまで「人工島背後が静穏であるがゆえに、汚濁物質等が滞留する可能性がある」（[11]、96ページ）と指摘され、FS調査では「魚種に適応する水質の確保がいかに得られるかが一つの重要なポイント」（[14]、

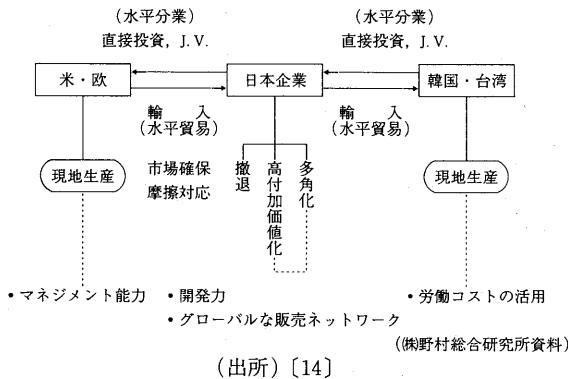
63ページ) と率直に問題を残している。

### ③新しい東アジアの交流の場

FS 中間報告がこの抽象的な美辞麗句によって何を考えているのかは、「基本理念2.2(1)21世紀の世界の構図」([14], 18ページ) に示されたアジア理解に明白である。

それによれば、「21世紀の世界経済は、東アジア、欧州、北米の3大経済国が主導していく」が、日本企業の多国籍企業を背景に、日本企業と東アジア諸国の「国際水平分業時代」が到来し、「わが国の応用技術力や成熟マーケット、東アジア諸国の労働力とバイタリティが有機的に結びついた東アジア経済圏内相互の経済交流が増大する」とある。([14], 18ページ) 端的にいえば、日本の多国籍企業による東アジアの安い労働力の活用—これが新しい東アジアの交流である。

表一 7 21世紀の世界 (FS 中間報告)



東アジアに朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)やソ連が一顧だにもされていないという片手落は今おくとしても、第三世界の経済的自立と資源濫費への地球大的警告が発せられ

ている20世紀末において、何とおぞましい、手前勝手に、日本企業中心のアジア理解であろうか。

### ④東アジア国際流通拠点都市

人工島の機能の一つの大きな柱が人工島を活用した大水深岸壁の建設による運輸、物流基地の確立である。

この理念はアジア・ポート構想として浮上し、エネルギー基地、穀物基

地としても構想されたが、FS 中間報告では関門ひいては西日本の在来機能に着目しつつ、東アジア—日本海沿岸に限定されることになった。

物流については船型の大型化に対応した大水深岸壁（水深12m以上）や貨物のコンテナ化に対応した機械設備（ガントリークレーン）とヤードの設置が勿論、問題となるが、より大きな問題は集荷とターミナル機能である。本中間報告は、その点で対韓、対中貿易物流に着目し、更に日本海沿岸諸都市との物流を結合させることによって、日本海—東アジア物流のターミナル機能を確立しようと構想している。現在、下関—釜山に定期航路、下関—青島に不定期航路（いずれもフェリー）が開設されているが、これを拡大し、釜山、北坪の韓国2港と、大連、天津、青島、上海の中国4港、それに中国の穀物の回遊輸入のために北朝鮮の清津の計7港とフェリー航路を開設し、更にこれに日本海沿岸の敦賀、小樽を内航フェリーで接続し、東アジア—日本海沿岸のターミナル基地にしようとの構想である。

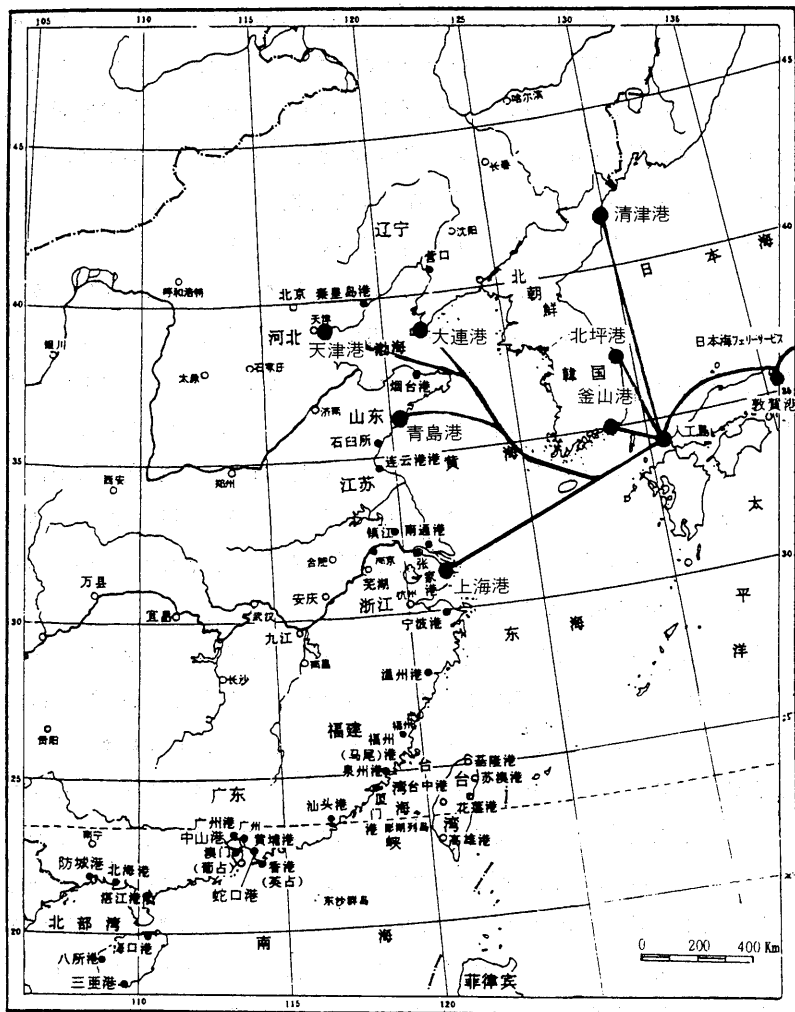
この構想にはいくつかの難点がある。たしかに、今後、対韓、対中貿易は拡大する可能性は高いであろう。その是非は今、おくとして、下関に巨大な人工島が必要なほどの必然性があるだろうか。対中海上貿易は85年現在、4,500万トンに上るが、うち日本海沿岸12港湾（留萌、小樽、秋田、酒田、新潟、直江津、伏木富山、敦賀、舞鶴、下関、北九州、博多）の取扱量は400万トンで全国の1割にも満たない。横浜（612万トン）名古屋（405万トン）の1港分にも及ばない。

その理由は対中貿易の大宗貨物が輸出＝鋼材、輸入＝原油であり、更に最近、増大している輸出＝雑貨、輸入＝農産物がコンテナ化していることである。貨物が生産地とダイレクトに行き来していることと、コンテナ港と消費地荷揚げで大都市港湾に集中している。

対韓貿易については、関釜フェリーによって下関の集荷力は強いが、全国1,600万トンのうち日本海180万トン（全国比11%）、下関100万トン（6%）にしかず、神戸327万トン、大阪203万トン、横浜206万トンにはるかに及ばず、名古屋の75万トンを超えて全国4位に止まる。対韓貿易も輸出



図-5 国際フェリーネットワーク (FS 中間報告)



注) ●印は対外開放港(大連港, 天津港, 青島港, 上海港を含む)  
 (出所) [14]

＝鉄鋼その他工業製品、輸入＝工業品と雑貨を大宗貨物としており、対中貿易と同様のことがいえる。

全体として、東アジア5国との海上貿易における日本海諸港の占める割合は中国8.8%、韓国11.1%、北朝鮮13.8%、ソ連36.6%、台湾3.8%であり、ソ連の場合は原木輸入、北朝鮮の場合は石炭その他鉱物の輸入が大きい。(表-8、表-9参照)このように、対中、対韓貿易拡大の可能性は原料、工業製品の輸出入を取扱う工業港湾としての可能性があるが、それは今回の構想でも取上げられていないほど可能性は乏しい。(フリーゾーンのやり方では若干、生産基地との関連が生ずるが)

残る可能性はコンテナ化を背景とした農水産物、軽工業品、雑貨の物流である。全国のコンテナ化は、例えば5大港にみても激しい。しかし、全国的にはコンテナ化はとりあえず行きつきつつある感があり、コンテナ化率は83.2% (コンテナ化可能貨物の最大限として)にも達している。コンテナ化は貨物の形状もあるが、困難なのは集荷であって、船型の大型化はそれにより拍車をかけている。対中貿易でも「コンテナ貨物は確実に増加しているが……船腹も過剰となり、集荷競争は激しさを増している」([23], 367ページ)との報告もある。

大型物流基地の根拠として関門港のコンテナ化率の低さ(52.3%)が上げられるが、集荷との関連でどこまでコンテナ化されうるのか、更には、これまでの対中定期航路でフィーダーサービスなどの実績も考慮におかれる必要がある。北九州港コンテナの66.7%はフィーダーであるが、「コンスタントな安定輸送と経済性」([48], 昭61年度版, 314ページ)との評価がある。因みに、中国定期航路は60年10月から天津、青島に月間1航路、上海に月間2航路の在来船が運航開始しており、コンテナ船も不定期だが就航している。([23])以上のことで指摘したいのは、対中貿易は日々、流動しており、航路、コンテナ化についても対応が進められていることである。物流拠点という商流や人流も複合的にからんだ機能整備については歴史的積上げが大切だと思われる。人工島をつくって一挙にというのは本

来転例ではないのか。

加えて、対中国以上に対北朝鮮、対ソ連については全く何もなされていない。北九州港そして、博多港と比べてもそれは対照的である。「国際港湾」下関の再生の為には、対韓一辺倒の港湾運営の姿勢を改め、真の国際港への道を地道に模索する必要があるだろう。

表一 東アジア海上貿易の現状 (港湾—85年) (万トン)

相手国	全 国			日 本 海		
	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計
中国	2,155	2,334	4,489	118	279	397
韓国	673	931	1,604	88	90	178
北朝鮮	37	57	94	5	8	13
ソ連	393	1,095	1,488	70	475	545
台湾	565	656	1,221	30	16	46
計	3,823	5,073	8,896	311	868	1,179

(千トン)

相手国	下 関			北 九 州			博 多		
	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計
中国	22	6	28	1,047	931	1,938	0	351	351
韓国	494	529	1,023	352	163	515	8	75	83
北朝鮮	—	2	2	49	37	86	0	15	15
ソ連	—	12	12	323	921	1,244	3	0	3
台湾	4	22	26	292	69	361	7	42	49
計	520	571	1,091	2,063	2,121	4,184	18	483	501

注) 1. 「日本海」北海道、東北、北陸、山陰、北九州の日本海沿岸 (下関を含む)

2. 数値については港湾統計 (85年) より筆者の集計による。

資料: 港湾統計 (85年)

表一 東アジア貿易港湾 (85年)

相手国	全 国			日 本 海		
	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計
中国	53	79	86	7	12	12
韓国	63	86	92	9	16	16
北朝鮮	25	41	52	3	8	10
ソ連	34	74	76	6	16	17
台湾	53	49	68	4	7	7

注・資料) 表一7と同じ

表10—五大港のコンテナ化の動向

港	区分	年					
		45	50	57	58	59	60
関門	コンテナ	1	39	1,716	2,397	3,213	3,403
	その他	4,604	4,414	3,414	3,847	2,987	3,109
	コンテナ化率(%)	0	0.9	35.4	38.4	51.8	52.3
京浜	コンテナ	2,814	13,192	42,298	47,268	52,403	57,077
	その他	19,369	13,936	11,121	10,877	11,231	10,848
	コンテナ化率(%)	14.5	48.6	79.2	81.3	82.4	84.0
名古屋	コンテナ	1,228	2,530	4,924	6,746	8,038	9,636
	その他	5,576	6,260	4,086	4,599	4,293	4,027
	コンテナ化率(%)	18.0	28.8	54.7	59.5	65.2	70.5
大阪	コンテナ	1,115	3,592	7,572	9,622	9,389	8,697
	その他	5,181	4,592	3,579	3,148	3,294	3,121
	コンテナ化率(%)	17.7	44.0	67.9	75.3	74.0	73.6
神戸	コンテナ	4,484	23,669	43,250	47,797	50,749	52,842
	その他	13,741	9,554	6,501	6,036	5,111	5,536
	コンテナ化率(%)	35.5	71.2	86.9	88.8	90.9	90.5
計	コンテナ	10,042	43,022	99,760	113,830	123,792	131,655
	その他	47,931	38,732	28,421	28,507	26,916	26,641
	コンテナ化率(%)	17.3	52.6	77.8	80.0	82.1	83.2

資料：運輸省「港運統計資料」

注 1) 統計方法の変更により、昭和50年までは1月～12月、昭和55年以降は4月～翌年3月までの実績

2) 「その他」は比較的コンテナ化されやすい貨物として、その他農水産物、その他金属機械工業品、その他窯業品、繊維工業品、その他軽工業品、雑工業品、その他特殊品及び分類不能を集計したものである。

(出所)『九州海運要覧』(86年度版)

### ⑤水産基地

人工島の機能のもう一つの大きな柱は水産基地である。大型の養殖場と東海、黄海、渤海湾への稚魚放流＝国際海洋牧場を中身としている。350 ha～750 ha という巨大な島が必要になるのは、外海にあって人工島の内側に「静穏海域」をつくらねばならぬからである。そこで、養殖を行うとともに、増殖（海上では放流までの中間育成）を行う。養殖で4,000トン（運輸省＝経団連プラン）、増殖で10万トン（同上及びFS中間報告）の漁獲が期待されている。

養殖や増殖が水産技術上、今、どのような段階にあって、将来、東海をも牧場としうる程に向上するのか、ここでは問わない。ここでは、下関・

北浦海域の水産業の現状により、その理念を逆照射してみる。

85年現在、下関市北浦海域（豊浦町との境界より竹ノ子島～六連島以東までの海域）には漁業権漁業（地先の共同漁業，区画漁業，定置漁業）を営む8漁協があり、「下関市外海漁業共励会」をも組織している。それを総覧すれば489の個人経営体が734人で832隻の船を用いて、一本釣から旋網まで主なものでも12種以上の漁業に従事し、57種以上もの魚貝類をとり、年間約3,500トン、16億円の水揚げをあげている。

表-11 下関・北浦海域の漁業（85年）

漁協名	漁業経営体数 (個人)	漁業就業 者数	組合員数			漁船(有動力)		水揚高	
			計	正	准	隻数	トン数	トン	万円
蓋井島	35(0)	88	79	76	3	65	136	253	15,849
吉母	74(44)	75	154	81	63	99	144	57	10,233
吉見	56(14)	62	58	43	15	108	109	62	8,495
安岡	101(101)	115	120	94	26	108	225	152	24,174
六連島	44(0)	112	116	63	4	47	98	73	5,857
下関南風泊	58(52)	71	92	71	21	162	349	1,282	27,221
彦島	61(39)	101	101	98	3	134	286	695	34,652
下関	60(39)	110	88	67	21	109	398	912	32,038
計	489(289)	734	808	593	156	832	1,745	3,486	158,519

(カッコ内は専業)

漁協名	主な漁種	主な魚種
蓋井島	定置網	あじ、いわし、いか
吉母	一本釣	さわら、うに
吉見	磯見	まだい、あわび、さざえ
安岡	建網、磯見	いか、かれい、めばる、あわび、さざえ
六連島	磯見	あわび、うに
下関南風泊	わかめ養殖、棒受網	いわし、あじ、いか、えび、わかめ
彦島	第二種小型底曳	甲いか、かわはぎ、かれい、わかめ
下関	中型旋網	あじ、いわし

資料：下関市水産統計年報

それらの漁業は共同漁業や区画漁業というまでもなく（図-6 共同漁業連絡図を参照），知事許可漁業（棒受網，小型底曳網，中型旋網など）においても，六連島—蓋井島海域周辺，遠くてせいぜい20km以内という沿岸

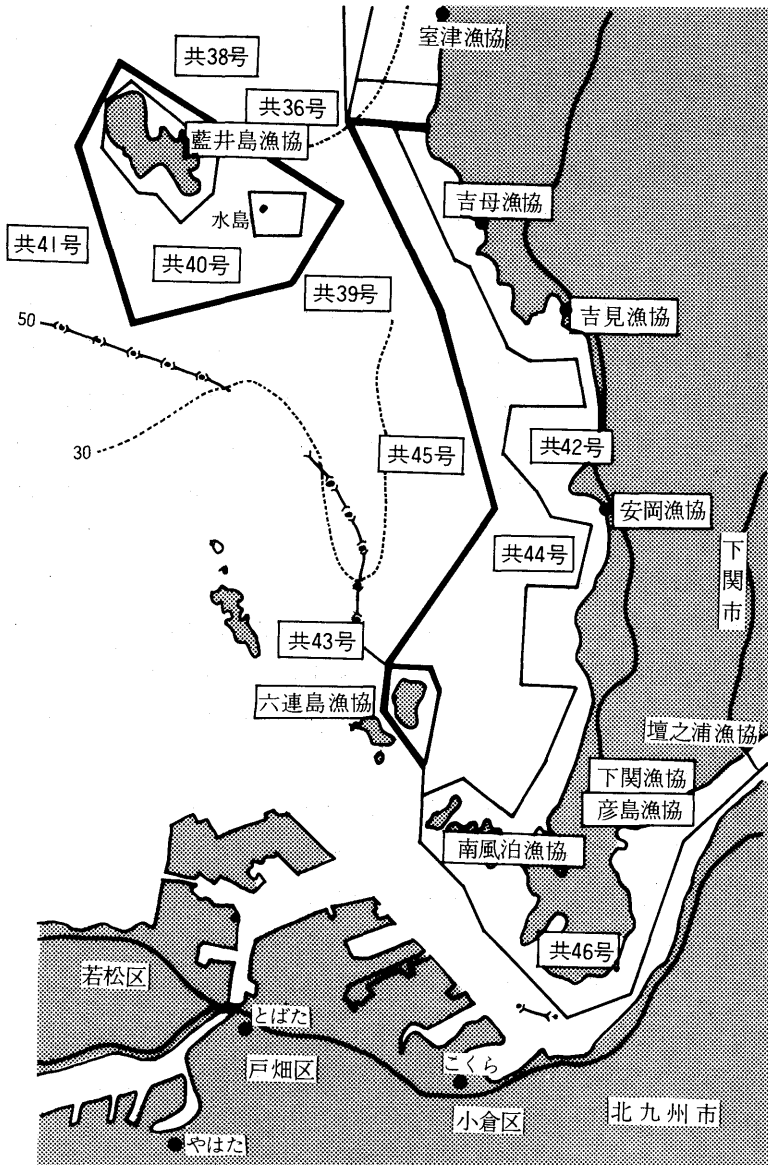
至近距離で行われている。(図-7, 図-8参照) 従って人工島をどのように造成しようと, 内側に「静穏海域」を確保しようとする以上, 既存の漁業は全面的に影響を受けざるをえない。

為に, 運輸省=経団連プランでは養殖4,000トンを出し, FS中間報告は人工島内側, 沿岸部での「ヒラメ・カレイ類の池中養殖」, 人工島周辺海域での「アワビ, くるまえび, のり等の養殖」によって「沿岸域漁業を振興」し, 将来, マリノベーションとも協調するとしている。([14], 47ページ) いわば, 養殖業による代替案である。

だが, これはあくまで代替補償案であって, 人工島造成そのものは, 今, 取組まれている「つくる漁業」への努力をも水泡に帰せしめかねない。下関市は国, 県の協力も得て, この海域の漁場造成と増殖放流を行ってきた。漁場造成は魚礁設置を中心に蓋井島周辺から来留見瀬周辺に行われ(図-9, 表-12参照), 魚貝類の種苗放流については, 75~86年の実績はクルマエビ2292万8千尾, アワビ107万9千個, トラフグ70万尾, ガザミ(81年より)25万尾, クロダイ(84年より)4万8千尾, マコガレイ(84年より)8万4千尾, カサゴ(85年より)1万5千尾である。(市水産課資料) これら「つくる漁業」は今じまったばかりであり, 地道な種重ねが大切なのであろう。

FS中間報告も「海洋産業の課題の第一は, 東アジア国際海洋牧場構想の抱える技術的課題である」と指摘し, 山口海洋牧場→対馬海洋牧場→東アジア海洋牧場と段階的に実現化していくと提案している。手掛りとなる山口海洋牧場とは「蓋井島周辺の海域約600km<sup>2</sup>」で, 「年間1,000トン程度の漁獲量を期待する」としている。([14], 46ページ) だが, この段階はあくまで期待するところの予定である。少なくとも3,000トン以上の沿岸漁業, 緒についたばかりの増殖技術(採卵→ふ化までは相当前進したが, 成長時の餌, 放流時の大きさや生存率, 更には採捕率の問題など山積しているとの関係者の言), それ以前に不分明な魚の生態を考えると, 期待の予定をもって人工島造成には踏切れないであろう。将来のためにも, 沿岸

図-6 共同漁業連絡図



での「つくる漁業」を根気よく続けるべきではないのか。

まして、この下関・北浦海域は豊かな可能性に満ちた海である。地元漁協と農水省水産大学の調査研究がそれを証明している。下関市外海漁業共励会発行の『下関市外海南部水域資源診断（昭和56年度，昭和57年度）』と『下関外海漁場総合診断に関する調査報告書（昭和58・59・60年度）』との二冊である。前者では81年に六連島～武久の線より以南の市海域が調査され，後者では83年にそれより以北の吉見～蓋井島周辺が調査されている。

後者の『調査報告書』の末尾には「総合診断」が下されている。六連島東部から蓋井島東部にかけての下関・北浦海域は「連続した海域」であり，沿岸水（流入河川水と関門海峡からの瀬戸内海水）と外洋水（対馬海流）が拮抗しており，とくに蓋井島東部ではそれが著しい。その結果，「プランクトン相は極めて豊富で多種多量のプランクトンを生産し，生産性の高い海峡である」また，この海域は「天然飼料に恵まれて魚貝類の資源涵養に好適な水質環境である」と。([25]，239ページ)

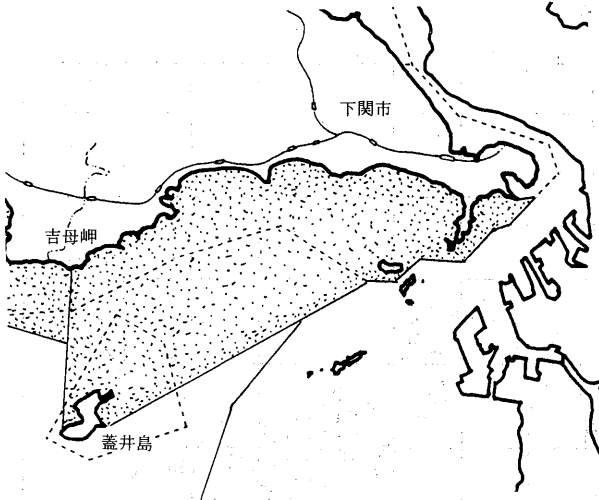
続けて，「底生動物」「藻類」「沿岸魚類」の観察・調査結果から，この海域は極めて良好な漁場であり，とくに吉見地先，来見瀬海域は「マダイ，メバル，カサゴ類その他有用種の好適な成育場」と指摘し，報告書は次のように結論づけている。

「現在推進されている管理型漁業構想の視野からみると，外海水域については，沿岸域に広い適地を有する増殖場養成とそこでの複合的な生産システムに関する施策……とくに天然礁の増強による生活圏藻場造成……複合的漁場造成基盤をつくること（など）総合的開発計画が必要と考えられる」と。([25]，242ページ) なお，水産大学校はこの調査に先立つ78～80年度の3年間にわたり，下関市沿岸の漁場診断を外海域を対象に行っている。水産大学校調査研究班『下関市沿岸の漁場診断に関する基礎調査－1』（79年3月），『同一2』（80年3月），『同一3』（81年3月）

他方，北九州市域ではあるが人工島造成によって多大の影響をこうむる

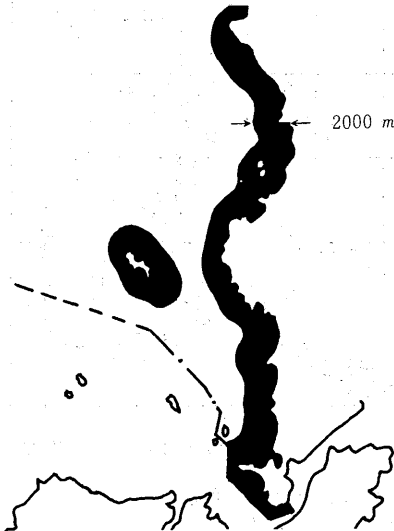


図-7 第二種小型底曳の操業区域



(出所) [32]

図-8 棒受網の操業禁止区域



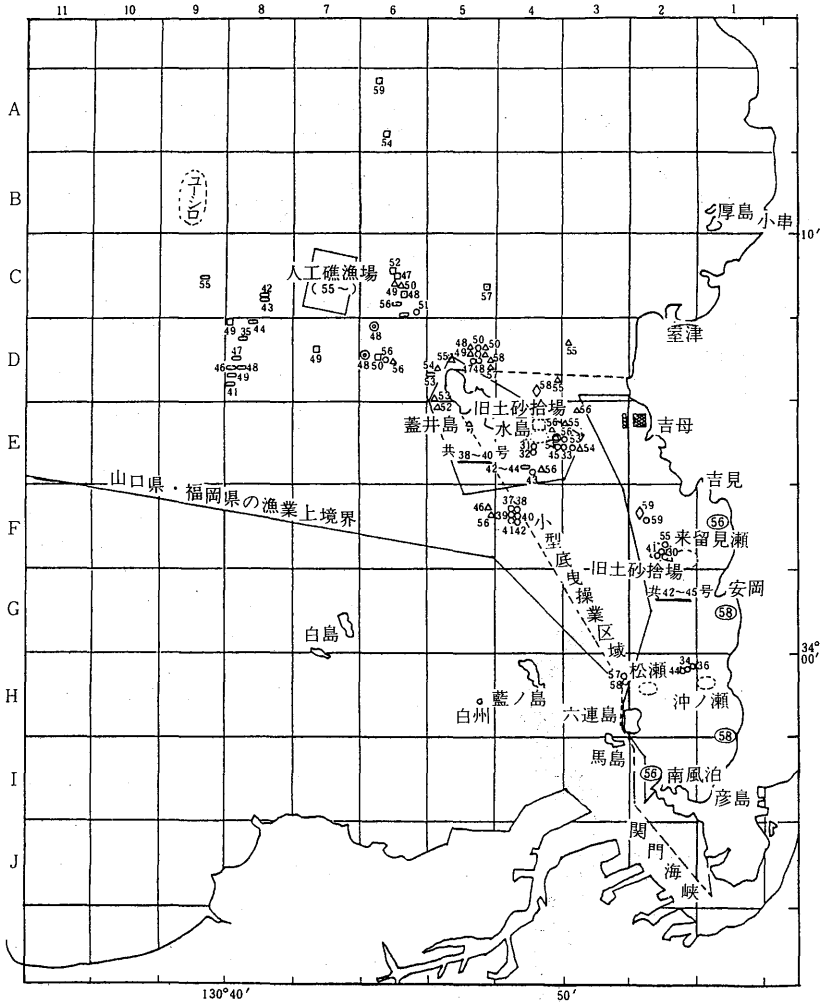
(出所) [32]

であろう藍島周辺は、鯨（小型齒鯨）の一種であるスナメリの北限生息地であり、「人口100万人以上の大都市圏で野生の鯨類がみられるのは世界的に珍しい」ことで、「ホエールウォッチング」によい

の報告もある。([31], 6 ページ)

その藍島周辺を含めて、響灘、北九州市海域については北九州市が77～78年に総合調査を行っているが、響灘、とくに白島・藍島・馬島周辺が天然の魚礁にめぐまれ、「大都市周辺の海域としては、奇跡的ともいいようなない漁場としての条件」([29], 353ページ)をもっていと評価されている。

図-9 魚礁設置図



注) 数字は魚礁設置年度

(凡例)

- |              |              |
|--------------|--------------|
| □ 大型コンクリート魚礁 | ○ 並型コンクリート魚礁 |
| ◇ 異型ブロック魚礁   | △ タイヤ・組タイヤ魚礁 |
| ○ 沈船魚礁       | ◎ 鋼製・その他魚礁   |
|              | ○ アワビ礁       |

表—12 漁場造成事業 (52～86年)

		国庫補助	単 県	単 市	計
事業費 (千円)	並型魚礁(外海)	61,095		1,598	62,693
	築 磯(投石)	51,148	4,800	89,610	145,558
	組タイヤ礁	5,850	11,430	24,320	41,600
	大型タイヤ礁			3,700	3,700
	沈船魚礁		12,580	26,712	39,292
事業量	並型魚礁(個)	4,594		34	4,628
	築 磯(m <sup>3</sup> )	26,345	1,318	35,582	63,245
	組タイヤ礁(組)	242	522	892	1,656
	大型タイヤ(本)			2,000	2,000
	沈船魚礁(隻)		60	24	84

資料：下関市水産課

以上、北浦構想の大義名分としての理念を筆者の読取りによって整理しつつ、現実から逆照射してみた。以上の外にも、海洋レジャーや国際会議場、研究機関等が挙げられているが、大規模人工島の多目的利用の一部として副次的理念とみなしてよいであろう。

新しい国土の創造の下での東アジア国際化構想は理念としては極めて壮大である。しかし、その壮大さを支える東アジア理解は貧弱である。東アジアの友好と平和に連なる「壮大さ」はどこにもない。それが、本構想に感ずる第一の疑念である。北朝鮮、ソ連に一顧だにもしないこの構想は、東アジアの分断をより深める可能性さえ秘めている。

この構想は理念の壮大さの割に現実性に極めて乏しい。中間報告、それも事業化可能性調査のそれだから、今から本格的に検討されるものと期待されるが、集荷の見通しや技術的課題が積残されて、人工島造成のみが先行するとしたら、豊かな海とそこに直接生業を営む多くの人々、更には市民全体に21世紀は何をもたらすであろうか。

#### 4. 北浦構想と現実論

北浦構想の理念については検討した。しかし、人工島建設の必要性は、それら大義名分の理念に止まらず、さまざまの現実論をもって主張され

ている。それは理念と結合している場合もあるが、人工島でなくてもよいが、とりあえず人工島しかないからと消極的な場合もある。

① 関門港の水深とコンテナ化への対応。

船型の大型化によって航路や岸壁の水深が世界的に深くなり、今日、パナマックス（パナマ運河を航行できる最大船）型を受入れるために、水深13m以上が必要といわれている。その深さがないと、大きな船は他港で荷を揚げて喫水を浅くしてくる以外にない。為に、運輸省＝経団連プランでは人工島のコンテナバースを13m水深としている。

標準的には一般貨物船で水深13m以上は4万重量トン以上が対象となり、日本寄港のコンテナ船は十分に受入れることができる。因みに、早瀬瀬戸通航（関門海峡通航）の船舶は1万トン以上は僅か15隻（全体の2%）にしかすぎない。（表13, 14, 15参照）

たしかに、関門海峡は狭く、浅い。海難事故も85年42件と多い。その為に、関門国際航路整備期成同盟会が結成され、国の港湾整備第7次5カ年計画（86年～90年度）に向けて、関門港航路の13m水深整備を要望し、着工されることとなった。（〔38〕）

また、下関商港の水深も最大10mと今では浅く、関門海峡の整備に対応して、87年8月、下関港湾計画（84年6月）が一部変更され、大和町の公共岸壁（第一突堤）の左岸が13mに深くされ、前面の泊地も13mに浚渫されることになった。（〔36〕）これはコンテナバースの整備ではないが、対応は状況に迫られ進んでいる。

現在、コンテナターミナルの整備は全国化しており、第7次5カ年計画でも外貿コンテナターミナル整備に約2,100億円、物流基盤整備8,300億円のうち25.3%（第6次比1.3倍）と最大の事業費になっている。西日本でも現在、北九州市太刀浦港の二期工事が完了し、コンテナバースの拡充が図られ、博多港は箱崎バースの強化（ガントリークレーンの1基増設）とともに、香椎ふ頭の建設を進めている。

表-13 水深と船型

種類	バースの深 水	対象船舶	種類	バースの深 水	対象船舶
旅 客 船	m	総トン	一 般 貨 物 船	m	重量トン
	5.0	1,000		11.0	20,000
	6.0	3,000		12.0	30,000
	7.5	5,000		13.0	40,000
	9.0	10,000		14.0	50,000
	10.0	20,000			
一 般 貨 物 船		重量トン	鉤 石 専 用 船		重量トン
	4.5	700		9.0	10,000
	5.0	1,000		10.0	15,000
	5.5	2,000		11.0	20,000
	6.5	3,000		12.0	30,000
	7.5	5,000		13.0	50,000
	9.0	10,000		15.0	70,000
	10.0	15,000		16.0	90,000
		18.0	100,000		
		20.0	150,000		

(出所)『港湾の施設の技術上の基準・同解説』  
(日本港湾協会)

このような状況を考えれば、大水深→コンテナ化→だから人工島とはいえないことが分かる。大小深→コンテナ化を無条件に認めたとしても、10年以上先の人工島造成が現在のコンテナ化に対応しうるとはいい難い。とくに下関において可能な東

表-14 フルコンテナ船の満載吃水例 (日本に寄港するもののみ)

航路	船名	総トン数 (トン)	載貨重量 トン数 (トン)	満載吃水 (m)	積載コン テナ数 (20'換算)
北米太平洋岸	SL-TRADE	41,127	27,752	10.2	1,096
	米州丸	23,600	23,650	10.5	1,010
	穂高丸	21,057	20,400	10.5	839
	ごうるでんあろう	16,592	19,090	10.7	85.3
	加州丸	16,626	16,004	9.4	732
	あめりか丸	16,405	15,440	9.5	819
北米大西洋岸	箱根丸	16,240	19,636	10.5	824
	黒部丸	37,845	32,343	11.7	1,826
豪州	ゆーよーく	38,826	33,287	11.5	1,884
	箱崎丸	23,670	19,914	9.5	1,178
	おーすとらりあ丸	24,044	23,312	10.5	1,168
欧州	東豪丸	23,300	24,077	10.5	1,012
	TOKYO BAY	57,000	49,700	11.0	1,838
	鎌倉丸	51,500	28,900	11.0	1,850
地中海	てむず丸	30,073	33,179	12.0	1,950
	博多丸	30,922	27,303	11.2	1,409

(出所) 表-13と同じ

アジアの友好と平和の為の貿易を目指して、応分の港湾整備を現状の改善の上に推進できるはずであり、それで十分なはずである。

表-15 早瀬瀬戸通航船舶隻数(1日当り) 観測値

(単位:隻)

年次	船型	通航船舶数				計	
		10,000GT以上	10,000~3,000GT	3,000~1,000GT	1,000~500GT		500GT未満
昭和46年		12	42	37	63	695	846
57		7	33	33	69	605	747
58		13	35	35	65	561	709
59		13	33	44	71	660	821
60		15	35	41	63	601	755

(注) 海上保安庁警備救難部航行安全課調べ  
通航船舶隻数は3日間観測の1日当り平均値を示す。

(出所) [38]

②埋立のための人工島

先に挙げた『人工島施工技术』には、「最近では、……産業廃棄物や、航路浚渫土砂の処理場として人工島を建設するいわば建設行為そのものが主目的の人工島も出現し始めている」([15], 14ページ)との記述がある。まさに埋立てのための人工島である。

北浦構想の場合、埋立土については運輸省=経団連プランでは関門海峡を北方に抜ける藍島航路(-14m)の浚渫土と産業廃棄物等で5,400万<sup>m</sup><sub>2</sub>、全体(750ha)の3分の1の埋立が考慮されており、市長も84年6月20日の市議会で「国サイドの計画から出るのが4,600~700万立方メートル……向う10年ないし15年間の建設廃土等まあ3,000万立方メートル……あと1億立方メートルくらい足りません」と答えている。

加えて、北浦人工島の場合は、それは造成コスト低廉化との関連で問題とされており、プランでは5,400万<sup>m</sup><sub>3</sub>の土量が「無償で転用できる場合には総工事費は約160,000百万円削減可能である」([11], 95ページ)との趣旨であり、市長も84年9月19日の議会で「建設廃土も始め…産廃関係のものが出てくる…有効に活用できれば…造成費自体がそれだけ安くなる」と述べている。FS中間報告はより明確に「埋立土量が膨大であるため、土

砂採集単価が土地造成単位に大きな影響を与える」([14], 57ページ)と埋立土問題をおさえている。

北浦構想にかかわる埋立土としては2つある。関門航路の浚渫土と産業廃棄物である。前述した関門航路の13m浚渫によって、61～65年に851万 $m^3$  ([38]), 更に関門航路西口の直線化その他航路整備によって約2,000万 $m^3$ の浚渫土が出ると試算されているが(「推進期成会」87年度総会資料), 荊田沖(新北九州空港予定地)と響灘の北九州廃棄物処理用地への埋立処分が予定されている。

他方, 86年3月に策定された山口県の「産業廃棄物処理計画」によれば, 県全体で産廃総量は82年432万トン/年から90年553万トン/年と増大が見込まれ, 最終処分量も82年231万トン/年から90年272万トン/年と増大するのに対し, 県の最終処分場は残存容量は僅か1,123万 $m^3$ と厳しい。更に, 下関地区では「今後の廃棄物発生量は, 約60万 $m^3$ と推定」(同前)されている。

北浦構想は東京湾フェニックス計画基本構想(東京湾岸の71～80年度広域廃棄物総量1億1千万 $m^3$ を湾内に埋立て, 人工島として利用する)とは違うが, コストダウンを理由に産廃処分がされる可能性が高い。「使い捨て」文明をひた走った日本が, そのツケをどこに廻そうとするのか, 厳しく見守る必要がある。産廃処理と人工島は全く別時元のことであり, 埋立てによる活用という発想が最も危険である。

それに関連して, 2つのことに留意する必要がある。1つは, 北浦海域も「瀬戸内環境保全特別措置法」の対象海域であり, 「埋立ては厳に抑制すべき」(74年5月「法13条第1項の埋立てについての規定の運用に関する基本方針について」)海域である。

他の1つは, 86年5月21日成立した「原子炉等規制法」の一部改訂の行方である。この法改訂は原発で発生する放射性廃棄物の管理責任を電力会社から廃棄業者に移した上に, その事業に「埋設」を認めるものである。委細は政令や総理府令に委ねられているが, そのあり方によっては, 「ス

ソ切り」された放射性廃棄物が一般廃棄物と同じく「処分」され、「埋設」される可能性もある。

電力会社に50万本以上もたまった「低レベル放射能」入りのドラム缶が、いつ何時、埋立に用いられないか、そこまで日本の「文明」はきてしまった状況を冷静に見つめる以外にない。

### ③地域経済活性化（景気回復）のための人工島

地域開発の最後の決め手が経済振興、要はカネが落ちるという話である。運輸省＝経団連プランでは人工島建設費だけで7,751億円と推計している。

金はどこからどう出ようと有効需要の元だから「景気をよくする」だろう。それは誰も否定しない。この単純な事実にすがって、労働者政党の中にも人工島促進派が生れた。雇用悪化の中で何かしなければとの論である。

だが、地域経済にとっては、使われる金の絶対量が問題ではなく、どのような金か誰の手によって使われるか、使われた後の結果はどうかという全体が問題である。つまり、地域経済の活性化とは、通りすがりの一時金のことではなく、そこに住む人々の永続きする生活の安定度の向上のことであり、人工島がそのようなものであるかどうかの検討が必要なのである。

更に、開発費用の地元負担、利用者（受益者）負担についても検討が必要である。この点が明確にならないとカネの面でさえ地域開発が地域経済の活性化に連がるかどうか不明である。

運輸省は民法に基づいて税制面での優遇や、「分譲埋立」についての第三セクターの要件緩和（国又は地方公共団体の出費を $\frac{1}{2}$ 以上から $\frac{1}{3}$ 以上へ）を打出したが、（〔17〕、198ページ）国、地方公共団体、民間の費用負担については何ら明らかにされていない。

下関市の一般会計が約600億円（85年度決算）だから、人工島建設費1兆円としてその17年分に当る。この膨大な費用を誰が一体負担するのか。

北浦の豊かな海とそこに生活を営む多くの人々、それを犠牲にしてまで



の地域経済の活性化はない。現状の維持とその向上の上に、下関に独特なくらしを生み出すこと、それが活性化であろう。筆者は先に「下関市の振興ビジョン」として、1. 平和宣言都市 2. 地域産業都市 3. 市民港湾都市 4. 健康で安全な消費都市をモットーに「住民本位の町づくり」を提言したことがある。今も状況は何ら変りないと思われるが如何。(中国新聞, 82. 7. 18)

### 5. 北浦構想の今後

北浦構想はどうなるのか。北浦構想は87年度末(88年3月)にはFS調査が完了し、事業化が可能か否かの結論が下される予定である。だが、FS中間報告で既に2地域に着工が決定し、更に2地域が88年度の「実施設計調査対象地区」に選定され、3億円の予算が運輸省によって要求されているという。(中国新聞, 87. 8. 27) 何の為のFS調査であろうか。

その実施設計調査対象地区に玉野・倉敷ともども下関・北浦が選ばれたという。北浦構想はこれでまた一步前進したのであるが、私達は北浦構想の行末を見つめ続けねばならない。この構想は下関市民に何をもたらすのかと。以下、北浦構想のフォローアップの中から浮び上がった問題点を今後の課題として示し、中間検討のまとめに代える。

#### ①何のための人工島か

北浦構想をフォロー・アップしてきたが、明確な目的に欠ける。「多目的人工島」といわれる由縁であろうが、1兆円以上に及ぶかも知れぬ巨大な先行投資が、このように瞬昧としていていいものか理解に苦しむ。

それぞれに分節すれば、都市空間、外貿コンテナ、水産とそれぞれに現実からの積上げによる計画づくりが可能である。人工島とは現実のどこからどう積上げられて、どのような選択された目的をもつのかFS調査は明らかにする責務があるだろう。

#### ②東アジア国際化とは

北浦構想における下関の地場の理念は東アジア国際化である。だが、

FS 中間報告に貫く理念は日本の多国籍企業化——アジア労働力活用による分業という日本企業中心の現状追認である。

東アジアは東西対立の要にある。絶えざる緊張の中で友好と平和を希求している。それを阻害し、分断と対立を深める国際化だけは避けるべきではないか。「貿易が平和をもたらす」というならば、せめて、北朝鮮とソ連を包括した希望ある理念を示してほしい。

③計画づくりはどうあるべきか。

計画は中身と共に、計画づくりのプロセスが大切である。下関の活性化が叫ばれながら計画づくりに市民の関心が薄いのは何故か？

行政、議会、民間団体、市民がどういう関係で結びあい、どういう場で計画づくりに参画しうるか、一度、真剣に問い直され、何らかの試行錯誤が行われてよいのではないか。

④大規模開発は必要か

人工島を検討しつつ、大規模開発は必要かという問が去来する。日本の天然の国土と沿岸海域の有効利用こそ今、求められているのではないか。

それぞれの国（地域）がその国（地域）の固有の生存＝自給基盤を確立することを通じて、平和と互恵に連がる国際化が成立してこようと思われる。

〔追記〕本稿の作成にあたっては、下関市総務部企画課はじめ数多くの機関、個人の方々から資料提供をいただいた。一々の名を挙げることを差し控えるが、本稿を以って感謝の意を表したい。

文 献

- [ 1 ] 下関市『下関市基本構想』1972. 10
- [ 2 ] 同 『下関市基本計画』1972. 3
- [ 3 ] 同 『第2次下関市基本計画』1982. 3
- [ 4 ] 山口県『第四次県勢振興の長期展望』1987. 2
- [ 5 ] UG都市設計(国土庁委託)『国際化に対応した地方都市の整備方策に関する調査報告書』1980. 3
- [ 6 ] 同 『昭和55年度 同 』1981. 3
- [ 7 ] 同 『昭和56年度 同 』1982. 3
- [ 8 ] 同 (国土庁・下関青年会議所委託)『国際化に対応した地方都市の整備方策に関する調査(港湾機能の国際化調査)』1980. 3
- [ 9 ] 同 (下関市委託)『国際流通拠点都市を目指して』1982. 3 下関市
- [10] 下関青年会議所『アーバン2001 下関の国際化についての提言』1983. 6
- [11] 運輸省・経団連海洋開発推進委・鋼材倶楽部『新しい国土の創造——沖合人工島に関する調査報告書(Ⅳ)』1984. 6
- [12] 九州海運振興センター『マリンジャーナル VOL. 13』1986. 7
- [13] 九州・山口経済連合会『北九州・関門広域経済圏の活性化に関する提言』1987. 2
- [14] 沿岸開発技術研究センター(運輸省第四港湾建設局・県・市委託)『下関・北浦海域沖合人工島F/S調査報告書(中間報告)』1987. 3
- [15] 海洋工事技術委員会編『人工島施行技術』1984. 3 日本海洋開発建設協会
- [16] 同 『人工島施行計画マニュアル』1986. 9 同
- [17] 運輸省編『昭和61年度運輸白書』1986. 12 大蔵省印刷局
- [18] 運輸省港湾局編『21世紀への港湾——成熟化社会に備えた新たな港湾整備政策』1985. 4 大蔵省印刷局
- [19] 運輸省編『外航海運の現況』1987. 7 日本海事広報協会

- [20] 運輸省港湾局『昭61年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査報告書』  
1987. 3
- [21] 九州海運振興センター『九州における海上コンテナ貨物流動に関する  
調査研究』1986. 3
- [22] 北九州振興協会『北九州における海運・流通の現況と課題に関する調査』  
1987. 3
- [23] 日中経済協会『日中経済交流1985年 速過ぎた拡大と均衡回復への努力』  
1986. 4
- [24] 下関市外海漁業共励会『下関市外海南部水域資源診断事業に関する報  
告書』（昭56・57年度）』1983. 3
- [25] 同 『下関外海漁場総合診断に関する調査報告書（昭58・59・60年度）』
- [26] 水産大学校調査研究班『下関市沿岸の漁場診断に関する基礎調査—1』  
1979. 3
- [27] 同 『同 —2』1980. 3
- [28] 同 『同 —3』1981. 3
- [29] 北九州市経済局水産課『北九州市沿岸漁業調査報告書』1980. 3
- [30] 漁業経済研究会『北九州市沿岸漁業実態調査報告書』1986. 2
- [31] 西日本鯨研究会『会報 No 1』1986
- [32] 山口県水産部『漁業操業ハンドブック（日本海）』1985. 3
- [33] 国土庁編『第三次全国総合開発計画』1977. 11 大蔵省印刷局
- [34] 下関港湾管理者『下関港港湾計画書—改訂』1984. 6
- [35] 同 『下関港港湾計画資料（その1）—改訂』1984. 6
- [36] 同 『下関港港湾計画書—一部変更』1987. 8
- [37] 同 『下関港港湾計画資料—一部変更』1987. 8
- [38] 関門国際航路整備期成同盟会『関門国際航路の早期整備に関する陳情書』  
1986. 12
- [39] 通産局・山口県商政課『昭和59年度工場適地調査B 下関工業地区』
- [40] 山口県『産業廃棄物処理計画』1986. 3
- [41] 下河辺 淳『地域社会の国際化と開港（下関市における下河辺淳氏の

- 講演記録)』1980. 3 下関市・下関青年会議所
- [42] 石坂誠一監修・日本海洋開発産業協会編『海洋開発』1985. 4 通商  
産業調査会
- [43] 鎌形清男『民活とは何だろう』1986. 9 教育社
- [44] JAPIC 研究会『JAPIC の野望』1986. 6 新日本出版社
- [45] 国土庁編『第四次全国総合開発計画』1987. 7 大蔵省印刷局

(資 料)

- [46] 運輸省『港湾統計年報』
- [47] 下関市港湾局・下関市港湾協会『下関港湾統計年報』
- [48] 下関市経済観光部水産課『下関市水産統計年報』
- [49] 九州運輸局・九州海運振興センター『九州海運要覧』
- [50] 下関市港湾局『下関港要覧』
- [51] 北九州市港湾局『北九州港要覧』

(以上各年・各年度版)

資料1 北浦構想年表

年. 月. 日	事	項
1984. 3. 6	下関市議会1984年第一回定例の施政方針の中で市長が「国において研究されている人工島調査は外港構想と同理念であり、県・市一体となってその実現に向け努力する」旨、述べる。(市議会会議録)	
84. 6	運輸省・経団連・鋼材倶楽部「新しい国土の創造—沖合人工島に関する調査報告書」を発表。下関・北浦海域が秋田湾・清水・大村湾と並んでケースタディの対象として取上げられる。	
84. 9	84年度の市補正予算で企画費の中に人工島構想推進業務として200万円が計上される。	
84. 9. <sup>27</sup> ~ <sup>28</sup>	日本プロジェクト産業協議会 (JAPIC) が下関へ現地視察に来る。	
85. 7. 15	JAPIC が市に「下関・北浦沖合人工島構想調査体系」を報告。	
85. 11. 26	「下関・北浦沖合人工島構想推進連絡協議会」が発足する。構成メンバーは運輸省四建・県・市・豊浦郡四町。	
86. 3	86年度の市予算に人工島構想推進のために2,065万円が計上される。	
86. 3. 26	市議会で「下関北浦海域沖合人工島構想の推進に関する決議」がなされる。	
86. 4	運輸省、下関・北浦海域をフィージビリティ・スタディ (事業化可能性調査) の対象海域に選定。	
86. 4. 1	市、人工島構想推進室を設置。	
86. 5. 10	市、人工島構想推進のための民間団体結成を進めているが、地元関連漁協の参加・加入については断念。(新聞)	
86. 7. 1	「マリッジジャーナル」(九州海運振興センター) に市企画課の黒瀬啓吉氏による論説「国際流通拠点都市をめざして—下関・北浦沖合人工島構想」が掲載、発表される。	
86. 8. 4	「下関人工島構想推進期成会」結成される。	
86. 9. 19	「なして? 人工島の会」、市議会に人工島促進決議の取り消し等を求める「北浦沖合人工島に関する陳情書」を提出。	
86. 10. 14	運輸省・県・市一体となって行うフィージビリティ・スタディのための「下関・北浦海域沖合人工島 F/S 調査委員会」が発足する。同日、計画海域の視察の後、第一回の委員会が開かれる。「なして? 人工島の会」F/S 委員会に調査内容の公開等を求める「申入書」を提出する。	

年. 月. 日	事 項
1986. 10. 29	国土庁、四全総の中間報告を発表する。中国地方の開発計画に「人工島の建設で海域を総合的に利用」とある。
87. 2	九経連、「北九州・関門広域経済圏の活性化に関する提言」を発表する。
87. 3	87年度予算に人工島構想推進のために1,533万円が計上される。
87. 3. 24	FS調査委第二回委員会が開かれる。750 ha と350 ha の7案を提示。87年度に基本計画の策定を行うこと、施設の供用開始を2005年、人工島全体の本格稼働は21世紀半ばをメドにする予定。(新聞)
87. 5. 28	国土庁、四全総試案を発表する。下関などの人工島構想の検討が盛り込まれる。
87. 6. 30	「第四次全国総合開発計画」が閣議で決定される。
87. 7. 13	市議会総務委員会で「下関・北浦海域沖合人工島 F/S 調査報告書 (中間報告)」が説明される。
87. 8. 21	運輸省が調査対象7海域の人工島の規模、利用の在り方、建設費などを検討した中間報告をまとめる。その結果、横須賀市の東京湾と清水市沖の2海域については88年度から建設に着手することを決定する。(新聞)
87. 8. 26	運輸省88年度予算の概算要求で、下関港と玉野・倉敷港における沖合人工島整備事業の実施設計調査費3億円が計上される。(新聞)
87. 9. 17	市長が市議の質問に「人工島の建設については、沖合人工島整備促進法が近く国会に提案される予定で、それらを踏まえながら実現の方向をさぐる」と答える。(新聞)
87. 10. 5	「下関人工島構想推進期成会」の87年度総会が開催され、86年度決算、87年度事業計画などが審議される。

資料2 北浦構想に関連した構想

年、月	主 体	件 名	構 想
1971. 3	下関市	下関市基本構想	80年代の広域港湾時代に備え、六連島～本土間にアイランド(人工島)方式
72. 3	下関市	下関市基本計画	80年代の超大型港湾、垢田～六連島にポートアイランド型式で埋立造成、周防灘工業地帯を背景とする大ストックポイント
73	運輸省四建 下関工事事務所長	下関新港構想	六連島～本土間の外港構想4案
78. 12	下関市	下関市基本構想(改訂)	国際的な流通拠点都市としての港勢拡大、新港湾計画について検討
80. 3	UG 都市設計 (下関青年会議所委託)	国際化に対応した地方都市の整備方策に関する調査報告書(港湾機能の国際化調査)	先進国(アメリカ)にみられる加工輸入型のフリーゾーン東アジアを経済圏としたアジア・ポート
80. 3	UG 都市設計 (国土庁委託)	国際化に対応した地方都市の整備方策に関する調査報告書(昭和54年度)	地方都市の国際化戦略(ダイレクトの交流、大都市に無理なもの、大都市に無いもの) 国際化の主役の「港湾」から「空港」への交代 港湾(モノ)と空港(ヒト)の一体的整備
81. 3	同上	同上(昭和55年度)	東南アジア、中国を対象とした「小さな世界都市」の形成 港湾(アジアポート、コールセンター)、工業(フリーゾーン＝外資誘致) 水産(国際海洋牧場)における国際化 長期展望として空港建設を検討
82. 3	同上	同上(昭和56年度)	「国際化＝欧米化」ではない、多面的で多様な国際化→「東京中心」ではなく、地方都市の国際化 「国際流通拠点都市」の延長上での「小さな世界都市」 国際流通拠点ターミナル(多目的人工島、港湾と空港の一体化)



年. 月	主 体	件 名	構 想
1982. 3	UG 都市設計 (下関市委託)	国際流通拠点都市を目指して	下関に関しては上記と同じ
82. 3	下関市	第2次下関市基本計画	港湾における国際化の対応 21世紀を展望した大規模流通基地となる新港湾計画の検討
83. 6	下関青年会議所	アーバン2001 下関の国際化についての提言	構想はほぼ上記と同じ。空間構成概念図が若干、上記とことなる
84. 6	運輸省 経団連・海洋開発推進委 鋼材倶楽部	新しい国土の創造—沖合人工 島に関する調査報告書(Ⅳ)	「新しい国土」としての「海洋空間の有効利用」 東シナ海構想、コンテナ基地（国際水産基地）
85. 7	JAPIC (下関市委託)	下関・北浦沖合人工島構想調 査体系	88年基本構想→89年（市政100年）第一次基本計画
86. 7	下関市市長公室企画課	国際流通拠点都市をめざして —下関・北浦沖合人工島構想	西日本地域の物流拠点、海洋開発関連企業及び学術研究の空 間確保、海洋レジャー基地
87. 2	九州・山口経済連合会	北九州・関門広域経済圏の活 性化に関する提言	北九州・関門広域経済圏（200万人）の一体となった活性化 対韓貿易の拠点として大型の国際フェリー・ターミナルの整備 響灘・関門海域の高度利用の一環としての北浦沖合人工島
87. 3	沿岸開発技術研究セン ター（四建・京・市委 託）	下関・北浦海域沖合人工島 F/S調査報告書（中間報告）	基本理念（東アジアの総合的な交流の場） 基本構想（国際フェリー、コンテナ基地、フリーゾーン、国 際海洋牧場）
87. 7	国土庁	第四次全国総合開発計画	「日本海における海域の総合的な利用を図るため…下関等の 人工島構想についての検討」（同書、116ページ）

資料3 下関市議会での質疑（下関市議会 会議録 1984. 3～87. 3）

年、月、日	質問（議員）	答 弁（市長）
1984年 第一回定例会	84. 3. 6 (市長施政方針) 国において研究されている)……人工島調査は……外港構想と同一理念……県・市一体となってその実現に向け努力	
3. 12	(A) 各省それぞれの発想が目下7つ出(ているが)市長は、市民のために何を選び、何を実現しようと考えておられるか  (B) (人工島の)可能性について、21世紀に向け国家的プロジェクトとして取上げるべき  (C) (北浦を)港として考えるのか、それともいわば漁業中心に考えていくのか	国際流通拠点都市(を)……それ意外の部分も含めて推進を(する)なぞ沖合人工島に取っついたか……これは昭和55年から57年まで相当学術的な研究が行われた)……これは一つ下関でということと調査をしていただいたか……これは単にうちだけの力でできるものではなく、何とか国家プロジェクト(として)実現してもらいたい  このプロジェクト自体というものは、いわゆる民間活力というものを大いに活用したい  水産漁業基地あるいは物流拠点(として)、(前者の場合は)単なるとった魚をもつてくるというのではなく、そこで魚を育て……東海、黄海にまで放流しよう(ということも)……第四次全国総合開発計画にも……取上げていただきたい
第二回定例会	6. 20 (b) 人工島が環境に与える影響、この調査結果のまとめは、いつ頃になる予定なのか  (d) (埋立の)土については、関門航路の土壌をもって実現をしようと(いうことだが)……それとどうだろうか	海洋開発の一環という形で……デメリット少なく、メリット大きくというような形を考えておる……環境破壊ということではなく、よりよい方向に改善していくという効果がある  土量の点……大体1億7000万立米くらい……国サイドの計画から出るのが4,600～700万立米……向う10年ないし15年間の建設廃土等。まあ3,000万立米……あと1億立米くらい足りません
第三回定例会	9. 19 (E) 白島の石油基地に加え、巨大な人工島の埋立は、はかり知れない漁場の破壊になるが  (E) 産業廃棄物によって埋立てるといふ案が出され(たが)……公害への危惧は	(人工島によって)鳥影……平穏な水域ができる(ので)……養殖という姿の中で、沿岸漁業との調整をはかっている……漁民を締め出し、単にそれ以外の水産部門ということのみを考えておるわけでは(ない)  建設廃土も初め……産廃関係のものが出てくる……(それを)有効に活用できれば……造成経費自体がそれだけ安くなる。(公害については)万全の対策を立てて取り組んでいく

会 1984年 第三回定例会	年・月・日 84. 9. 19	質 問 (議員) (D) 市民、とくに漁業者の感觸をどのよう現在受け止めているのか  (D) 将来の本市の発展策として、人工島を考える(とこのことだが)地元構想の早期策定について	答 弁 (市長) 漁民が単に国家的政策のために締め出されることのないように配慮してほしい、と強い要請を受けておる……今後いろいろなる点について、お話をして参りましょう(という)ことで別れております  四全総に組み入れる形での努力……山口県自体の第1番の重要政策として……国サイドに要望をする……そういつつの中で、国の協力もいたされながら、特にわれわれの考え方を……挿入していただいた早期建設計画を進めていく 県と市と四建の中で、人工島推進のための連絡協議会を設置……市民の方々の(の)推進期成会も必要である  (財源調達については)高いノウハウも必要(なので)ジャパビック、こういった機関の力をいただきたい……いずれにする国家的なプロジェクトとして採択されないう限り進まない 自治体の負担云々(は)これからの問題  運輸省から経団連、ここに委託し、相당한学者先生方集まられて研究された一つの段階で出された  沿岸漁業(との)調整の問題もあるが、一般的にはだんだんと漁業従事者自体が減少してきておる(ので)常にこのまゝの状態が温存されるということでもない  全て世の中の進歩発展は夢の中から始まる(る)……技術的課題を克服していく……今後さらに研究していく  民間活力云々と云われたが、ノウハウは大手さんもっており。この調査自体も経団連に委託した結果(である)。民間の力を借りたらどうかということまでできたのがこの案(だ)  こういったことをきめていくのは、いろんな発想が出る)、職員からの提案制度なども設けており……私が言うこともあり……企画がいうことももあり、現場からくる場合もある)
	9. 20	(D) (建設費については)運輸省は、事業主体として公団方式第三セクター方式による民間資本の導入等を考えているとのこと(だが)本市の負担は  (F) (東シナ海構想)果して十分な科学的根拠に基づく実現可能性をもった構想であるかどうか  (F) 沿岸地域の漁業そのものの発展対策については、一言も触れて(ないが)、一体沿岸漁業をどうするのか  (F) (魚の増殖について)技術的な要因のところでは夢みたい話ではないか  (F) ジャパビックに人工島の構想を依頼したいと言われた(が)本場に国民の立場に立った構想はできない(のでは)  (F) (企画費・人工島構想推進業務200万円にふれて)これほどの大事業、大きな企画を市のどこで政策決定が行われるのか、この政策決定のプロセスは一体あるのかないのか	

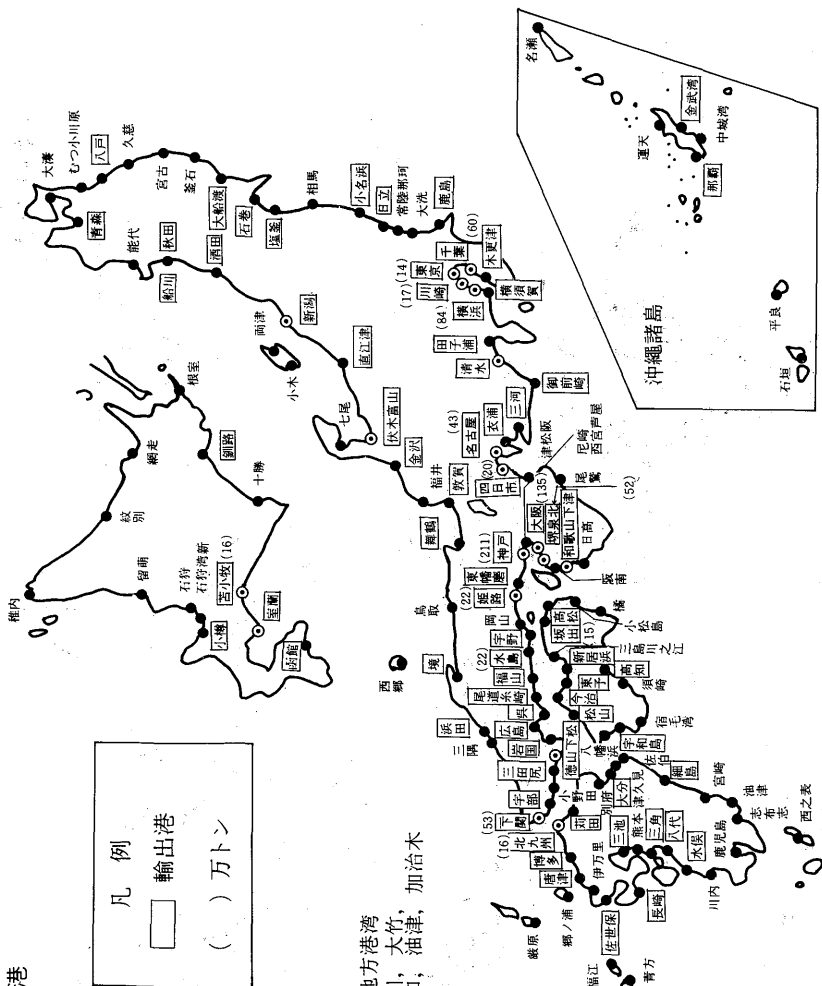
会	年. 月. 日	質 問 (議員)	答 弁 (市長)
1984年 第四回定例会	84. 12. 15	(A) (人工島とマリノベーション) 両サイドの構想が、双方の目的を満足させながら、ドッキングがうまくいくのか  (A) 海面、海中、海底というものが、トラブルの起るような条件が起る心配はないのか	四全総の中に盛ってもらい、総合的な姿の中で……ドッキングさせていきたい  具体的調査が当然必要になって(くるが)ジャピック等々において「進んでやってあげましょう」と、そういう方向に現在向いつつある
1985年 第一回定例会	85. 3. 12	(G) 下関の将来は(人工島)しかないのか  (G) 公害を絶対起さないか	これしかない。海洋開発という点に目を向けるべき、人工島では水産と物流という姿が柱になって(いるが)、(本市としては)先端技術を誘導していくべき(だ)  公害が起らない研究が必要……ジャピックに研究体系づくりの研究をしていただいております)。あくまでも海は守っていくという姿の中で) 新たな開発(を)目指(す)
1986年 第一回定例会	86. 3. 4	(市長施政方針) 人工島構想については、その実現可能性を調査検討する地域として、本市北浦が全国に先がけて選定されるよう、県・市一体となって努力し内定の報に接し(た)	
	3. 10	(H) 膨大な建設費用をみると気が遠くなる。市の持ち出し等、相当の負担がかかってくるのではないか  (H) 地域住民としてのメリットは	当然国家的プロジェクトでやってもらわなければ……地方自治体が財政負担に堪えないならば、例えば特別立法(をもっても)実現(する)のが)国家の使命であろう  流通拠点都市……水産……将来に向けて有益な施設。相当大きなお金が動く。雇用の場としても……活気がでてくる
		(調達の取り下げについて)「人工島建設に 関する請願書」は取り下げ	

会	年、月、日	質 問 (議員)	答 弁 (市長)
1986年 第一回定例会	86. 3. 11	<p>(1) 運輸省とジャパビックとどちらのイメージを構想として位置づけているのか</p> <p>(1) 資金調達は可能か</p> <p>(1) (人工島の)責任、管理主体はどこになるのか</p> <p>(1) 環境の問題。観光との関係(はどうか)</p> <p>(1) 人工島ができたあと(公害や)潮流の變化による障害(はどうか)</p> <p>(1) 環境汚染に対しては、例えば環境問題の総合調査審議会をつくるのは)</p> <p>(1) (人工島を)軍港とか原発とか(に使うこととはないか)</p> <p>(1) 主務官庁の運輸省に人工島の予算が上つてないか</p> <p>(1) 目的の変更があった場合には、市長は差し止めはできるのか</p> <p>(1) (計画は)昨年7月15日のジャビックの調査大綱(で進んでいるのか)</p>	<p>これからの実現可能性調査の中で検討していく</p> <p>実現可能性調査の中で検討する</p> <p>一般的に想定されるのは第三セクター、あるいは公団方式、あるいは特殊法人(であるが)、船を着けるといふことになると公共事業という部分が高い</p> <p>海洋開発という中において……逆に魅力あるものに(する)</p> <p>アセスメントはじめ環境問題を行っていく</p> <p>(人工島建設の)実行の段階では当然必要であろう</p> <p>軍港にする考え、原発をもってくる考え、これはございません</p> <p>調査に入ってお(る)。国1,000万 県1,000万 市1,000万になろう</p> <p>今申し上げる(ことではない)</p> <p>実はあれは市が頼んだやつ(だ)。こういう計画をして下さい。(それが)たまたま運輸省サイドとも一致した</p>
	3. 26	(決議) 「下関・北浦海域沖合人工島構想の推進に関する決議」	

会	年・月・日	質 問 (議員)	答 弁 (市長)
1987年 第一回定例会	87. 3. 11	(ウ) 一体この可能性調査(FS)というものは何をするのか (ウ) 人工島とマリノベーション(について)	中心課題としては運輸物流の機能、……2番目と(しては)海洋産業機能……それから技術文化の交流機能 海洋開発と、いずれもその一環……いわゆるドッキングと(いうか)それぞれ調整(して)……両立の方向を目指す
		(ウ) 人工島とマリノベーション、マリノベーションとかなり重複する面があり(り)人工島の可能性(は)薄くなる(のでは)……人工島に張り付ける港湾計画が、そこにある限りは、手前におけるの港湾計画が進まない恐れがある……大岸壁を持つコンテナ荷さばき場(は)国家の急務ではないか	人工島自体……21世紀を目指しているが、その計画があるがゆえに、当面これをおろそかにするという考え方は(ない)当然必要な施設、当面必要な施設等々を勘案(して)、この投資をして(いく)
		(F) 果たして人工島構想は、21世紀に向かう本市に欠くことのできない重要なプロジェクトなのか。一兆円近い財源と、20年近い歳月をかける、巨大なプロジェクトの経済的効果、投資効率が重大な疑問を抱(く)。大型プロジェクト依存ではなく、既存の産業を基本としながら、本市産業の多面的な振興政策を推進する	基本方向について、企業誘致と人工島、これ一本槍で(という)意思はありません 当然のことながら地元企業、これを中心に多面的に……新たな部分も入ってくる

注) 1. (A)などは市会議員を指す。  
2. ( ) 内は筆者による補足。



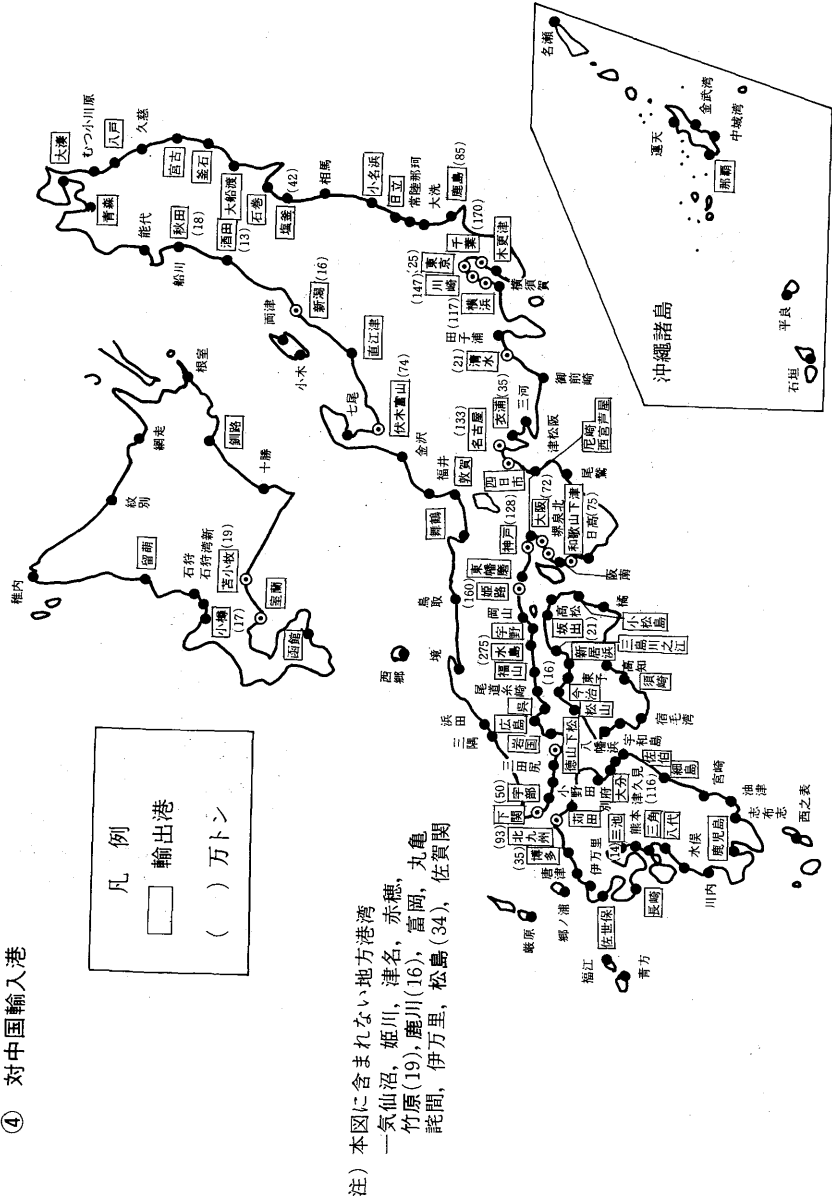


② 対韓国輸入港

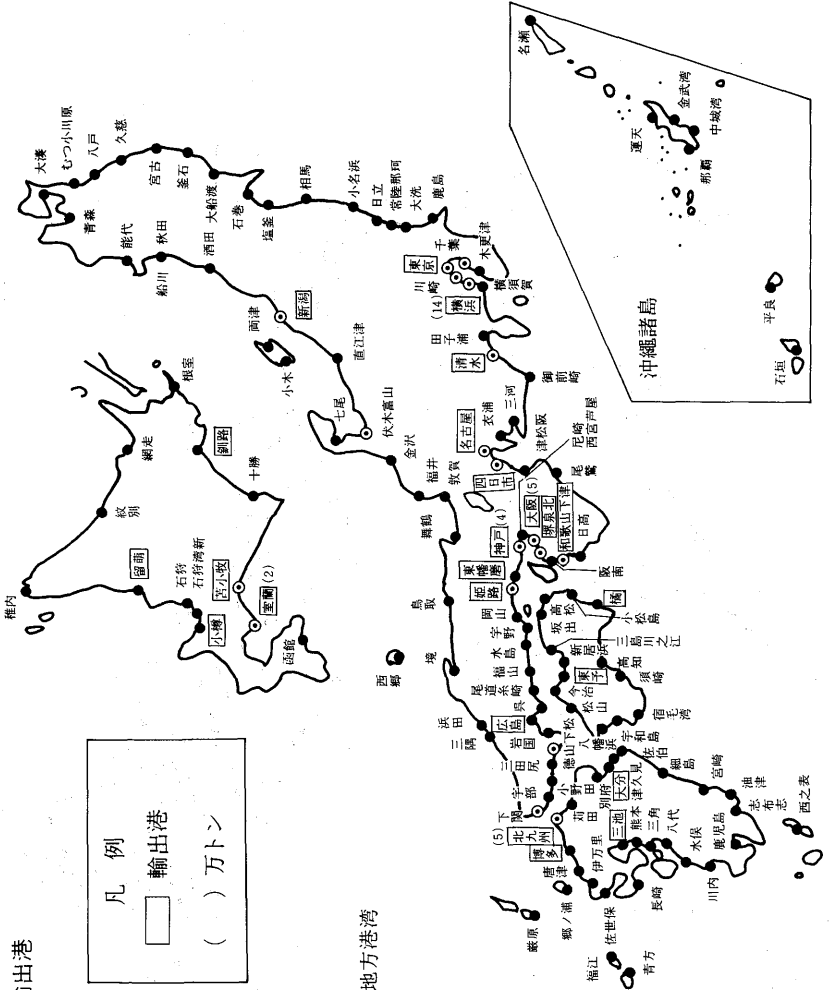
注) 本図に含まれない地方港湾  
 一重備, 竹原, 大竹, 加治木  
 丸亀, 詫間, 井ノ口, 油津,





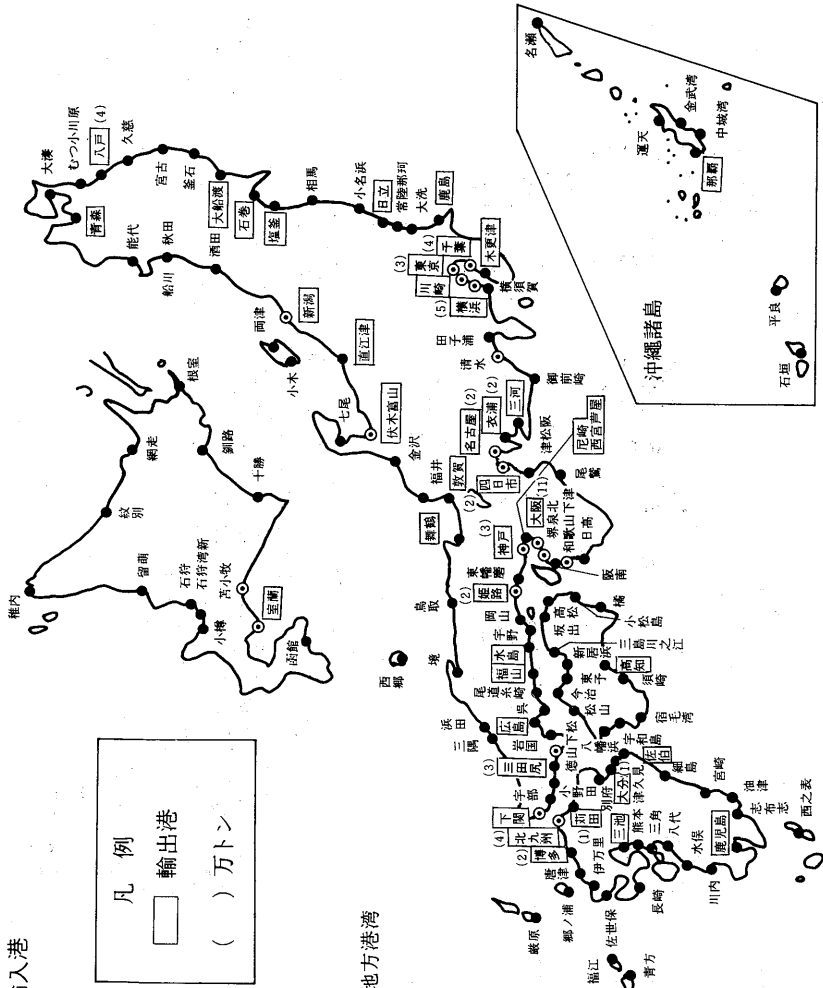


本図に含まれない地方港湾  
 一気仙沼, 姫川, 津名, 赤穂,  
 竹原(19), 鹿川(16), 富岡, 丸亀  
 詫間, 伊万里, 松島(34), 佐賀関



注) 本図に含まれない地方港湾  
 一 佐賀関

⑥ 対北朝鮮輸入港



注) 本図に含まれない地方港湾  
— 竹原

⑦ 対ソ連輸出貨

凡例  
□ 輸出貨  
( ) 万トン

