

# 新世纪日本海洋与城市发展研究动向

曹前满

(华东师范大学中国现代城市研究中心、国际海洋与城市科学研究院, 上海 200062)

**摘要:** 海洋为日本城市发挥着物资的运输机能、市民都市生活机能, 并为城市提供发展空间等。因海洋运输的便利性, 海洋城市也最先传感全球化和世界经济的脉动。日本是世界经济的重要一极, 一直在应对着世界体系变化。本文针对新世纪以来日本海洋与城市发展相关的研究文献, 从港口建设与港口行政; 物流体系; 国土规划和城市规划与地域圈; 以及产业动向与都市更新四层面作细致梳理。

**关键词:** 海洋据点; 港口行政; 运输体系; 地域圈; 城市更新

**中图分类号:** F57

**文献标识码:** A

现在支撑日本进口物资大半是利用港口完成, 因日本地理特性和海洋运输的优势, 产业、生产集聚于海岸。伴随着世界经济波动, 世界物流体系亦发生着深刻变化, 日本在经济与物流结构变迁中, 城市不断更新应对, 也产生着各种转型困惑, 由此成为日本学者重要研究领域。

## 1 港口建设和港口行政与物流相关城市研究

港口可视为地方产业以及生活的基础设施, 是地方或城市的国际竞争力的重要因素, 酒井(2004)就北海道港口作了史性质的研究<sup>[1]</sup>。概述函馆开港与交易据点和北海道开拓门户的关系; 小樽港与煤矿生产、札幌中心性关系。北海道位于东亚-北美航线上, 另外萨哈林和图们江地域开发等多个经济项目在推进中, 认为有必要从发挥有利的地域投资环境的、全球化视角的港口计划。千叶等(2008)对环日本海诸国的动向和新泻港的历史进行考察<sup>[2]</sup>, 指出新泻港西港区的港口计划的方向, 应作为与环日本海国家的贸易据点、人流观光据点, 若以港城一体化为目标进行计划和整备将有更大的发展。国田等(2006)研究北部九州地域的国际物流现状<sup>[3]</sup>, 指出日本的城市与港口关系与大陆国家的不同。日本港口与高速公路和铁路的联接不充分和地方的物流通过海上运输, 由来于有限背后圈的日本港口物流特质。国际化和集装箱化的迅速推进, 改变了国际物流港机能。东北的市场几乎与九州相同, 指出盐釜港与博多港差别原因, 博多港具有二重地利。中日韩流通及物流共同报告(2006)<sup>[4]</sup>, 概述了日本制造业海外转移情况、国内运输方式的分担率及其变化。向循环型社会的构筑, 通过海上运输构筑高效静脉物流网。为实现支撑与东亚的顺利国际分工无缝物流形成, 通过在中枢、中核国际港口等, 支援小批量货物的转运顺利化, 提高的码头门户机能。近藤(2010)比较邻近国家集装箱运输变化, 概述日本的集装箱码头整备过程<sup>[5]</sup>, 指出亚洲诸国的港口开发, 不仅考虑自国货物, 还考虑对他国的转运货物的吸收而推进大规模整备。指出日本港口行政上的不完全地方分权体系, 不能切实地把握世界形势或不能随机应对世界形势, 使问题更加深刻化。

在港口行政方面, 寺田(2008)研究了港口整备的地方分权和公民作用分担<sup>[6]</sup>, 阐述一直以来的地方分权下的港口整备政策。指出法律补助制度的实行结构难以应对形势变化, 也产生许多难以转为他用的设施。指出集装箱码头整备, 一旦进行地方分权性应对, 就产生与中央集权性制度等的混乱。在应对环境变化中, 港口特别是集装箱码头整备制度变得非常复杂。林昌宏等(2010)就港口行政体制和战略方向作了研究<sup>[7]</sup>。深入分析港口集权与分权情况。指出港口整备事业上中央政府

**收稿日期:** 2012-1-21

**基金项目:** 教育部人文社科重点研究基地重大项目(11JJDZH002); 教育部人文社会科学一般项目(11YJA810008)

**作者简介:** 曹前满(1975—), 男, 汉族, 安徽芜湖人, 华东师范大学资源与环境科学学院博士研究生。专业: 人文地理。研究方向: 城市制度与城市治理等。

和地方自治体的关系并不是垂直的,中央政府内部也未必是铁板一块,港口整备事业深受各种角色关系和行动的影响。地方自治体在港口整备时,志向均衡化、经济效果等,展开港口大规模化竞争。使国家战略性且广域化整备和中央政府的积极性干预成为困难。产业空心化和生产据点的国外转移,未来货物量飞跃性增长没有可能。各港口引入什么特性的服务成为课题。京滨港共同展望(2009)中,论述了全球化和消费需求的多样化的供需链管理理念的物流革新动向、生产据点的亚洲地域的货物动向以及运输网络上的运输集约化。讨论了京滨港应该出现的姿态,应维持旅客运输、观光休闲、防灾、都市活动支持等大都市港口的主要机能。概括了日本的港口行政结构以及国家与地方的基本作用分担。柴田(2008、09)分时段地概述了日本战后经济和港口政策<sup>[8]</sup>。如港口法与港口管理体制,高度成长期物流与对外贸易,石油危机后物流体系的转变,外贸码头公团向码头公社发展、港口管理多元化。1988年“多极分散型国土形成促进法”、1995年“支撑大交流时代的港口”政策下,地方积极进行了港口整备。基于与亚洲诸国港口的关系进行日本港口定位,2000年以后,从地方港口分散投资向超级中枢港口的集中投资转换。另外,接受时代要求,重视环境问题,提出静脉物流和绿色物流。尹明宪(2006)围绕关门港的联合形态的“超级的中枢港口”的动向进行研究<sup>[9]</sup>。研究了关门港两个不同行政区城市间城市港口或县市间协作。法律制度上作为单一“关门港”定位,其实际是各自自治体分别运营。基于港口地域的重要性,下关市尝试在两港共同港口销售,并未取得进展。为能让“关门港”超级中枢港接受认定,北九州港和下关港两港实行实质性业务协作和利害调整,认为不局限在特定港口,与其他多数港口的广域联合是必要的。

## 2 运输体系变迁对港口城市影响的相关研究

从运输视角看港口只是运输节点,真正左右城市发展的是运输体系,苦濑(2007)历史性研究了江户时期河川舟运物流体系和都市变迁<sup>[10]</sup>,概述商业中心、物流设施的河岸变迁以及都心(CBD)向海岸发展。分析了江户的城市规划和物流,物资运输方式的变迁和都市的盛衰,以及江户时期到现代的都心变迁。指出水边城市伴随主要运输方式的变迁或发展或衰退;城市和国家的发展其物流网络不可缺少,一旦建成则对都市形态影响达数百年。酒井(2002)概述钏路港的应对汽车化、船舶大型化、背后圈产业结构变化,港口空间发展过程。藤井(2011)研究了铁路对都市影响<sup>[11]</sup>,比较明治初前15位城市,发现像东京和大阪、名古屋这样的大城市继续存在,也有已未必叫大城市了。像和歌山、德岛、函馆等7都市尽管在明治时期是人口前15都市,在近代历史中“衰退”了。而北九州、福冈、札幌却都成为政令指定都市。认为存在“由干线公共交通整备引起都市盛衰的法则”。井原(2006)研究了东北亚的产业结构的变化和北部九州的港口物流<sup>[12]</sup>,九州地域是作为“引导与东亚一体化发展的国际交流的地域”,强化作为其门户的港口和空港机能是必要的。津守(2006)研究了日本港口的“国际竞争力”是什么,港口机能集聚方向<sup>[13]</sup>。指出3种类型的“日本港口的国际竞争力”的存在,即海外远地货物的集货力=国际转运货物的集货力;国内远地货物的集货力=国内转运货物的集货力;当地货物的集货力三种类型。

物流体系的支撑是物流量,高玲(2007)围绕超级中枢港考察了日本集装箱港的国际竞争力<sup>[14]</sup>,指出日本集装箱港的国际竞争力的低下、港口处理量滞涨的两大原因。一是亚洲国家迅速成长引起物流结构变化,日本企业的生产活动全球化和应对国际水平分工的发展;二是集装箱船大型化、大海运企业的联盟化和全球集装箱运营商垄断化等原因,迅速推进停靠港地的据点化。现在港口不单单发挥作为物流网络节点的作用,作为国际性的生产及物流网络上的平台发挥机能。1990年代后,东亚国家实现迅速成长,国际物流在扩大,在日本产生“日本海时代到来”、“环日本海经济圈”之说。高玲(2008)分析了日本海侧集装箱港现状和课题<sup>[15]</sup>。在“支撑大交流时代的港口”的长期港口政策下,日本海侧也建了很多集装箱港,各港以中韩航线为中心展开航线诱导活动。船社在严峻的竞争中,实行实质性压缩停靠日本海侧诸港,海运市场处不稳定状态。因港口民营化及大集装箱码头运营商的出现,港口业作为服务业发生了实质性变化。日本固守港口为“公共物”的思维,没重视港口经营战略。结果造成不能把握和应对顾客(发货人和船社)要求的现状。重视“日本海时代的到来”带来的巨大机会,并指出新泻港作为据点港的可能性。森(2008)指出人口减少下的地域经济上的中枢性机能的重要性,概述地方港口与地域经济,与内陆部的运输形态的变化的密切关系。日本大多地方港口没有推进国内运输一体化整备,因此地方港口与其背后地域经济的关联也

被局限。指出地方港口的国际集装箱码头的整备,若不能确保处于与内陆部交通联结的优越场所,就发挥不了其效果。原田(2010)概述了日本港口的超竞争现状<sup>[16]</sup>,日本主要港相对地位下降了,认为维持、强化枢纽机能的必要性,避免“日本整体支线化”,实现包括欧美主干航线的与世界各地的海上运输网络的扩充,维持和提高其便利、廉价,旨在强化空港、港口的国际竞争力。在“国土均衡发展”旗帜下,全国推进了空港、港口整备,加重了今后维持管理这些社会资本的费用负担。指出通过“接近的港口统合”和“向海外转运的货物的直行航线的利用转变”,增加京滨港和阪神港等超级中枢港的集装箱吞吐量是可能的。

### 3 国土规划和地域圈联合与海洋据点城市相关研究

城市都曾为谋求发展制定过规划,遠藤(2004)概述了东京都临海域的填埋造地的历史,铃木等(2009)等就横滨金泽附近,伴随沿岸部的填埋事业的周边地域的变貌作为研究<sup>[17]</sup>。日本是都道府县和市町村两层地方自治体制,为适应经济社会的不断发展市町村一直在不断整合,在接下来的地方重组中,正考虑地域圈的道州制行政结构。藤本(2007)概述了82生活圈中枢管理集聚的广域圈的国土构造。日本地方城市面临人口减少,仙台等城市发表以人口集聚为目标的报告。山口(2008)研究了东京再集中与国土形成计划<sup>[18]</sup>。期待多个都府县组成的广域联合体,具有潜在国际竞争力和地域的自主性作用。实现“向自立性发展的国土结构的转换”,与纠正“一极一轴型的国土结构”联系起来。提出再构筑美丽、被信任、高品位的“日本品牌的国土”,以“向亚洲开放的国土”,推进与东亚等诸地域交流、联合。吉津(2008)研究了跨海峡的关门都市圈结构的变化和行政界限<sup>[19]</sup>。道州制的暂定方案有将全国分割为8~13块。依此切割案,关门地域被分成2块。作者概述了关门大都市圈的相互关系的变化;关门大都市圈的管辖区域、营业区域的变化;以及国土结构的方向与关门大都市圈。指出政府在建设新制度时,应通过详细的地域体系调查,明确全国的地域体系,基于此结果考虑新制度。吉田(2010)就新泻据点战略提议建设联结世界的据点都市建设<sup>[20]</sup>,新泻是向东北亚的窗口,应作为面向东北亚的综合性物流据点定位。围绕日本的国际形势,新泻市应以“首都圈广域高速公路网”提高面向东北亚的中继机能;在能源/环境领域引领“东北亚经济圈”。从亚洲视角看,新泻背后有首都圈,成为日本国土轴中央的“环日本海中心区域”,具有地缘优势。新泻市应深入认识自己的特性,更加积极行动,成为被周边所依赖,提高“向心性”,作为“日本据点都市”将国内实力联结世界网络;通过市町村大合并诞生城市与农村共生的田园型的政令指定都市。

冈本(2011)介绍了函馆国际水产、海洋都市构想<sup>[21]</sup>。函馆市为更加发展,活用地域的特性和优越性,通过产学官的协作,策划“函馆国际水产-海洋都市构想”。战略性集聚公共学术、研究机构和民间企业的研究机能,通过更加强化与地域企业等的联合,形成“国际性水产、海洋的学术-研究据点都市”。2004年对以水产为主干产业的周边的渡岛半岛东南部4町村进行市町村合并,成为全国屈指可数的水产都市。新函馆市共有以海为基地开拓的历史,发挥丰富“海”的城市建设作为基本理念,学术研究机能和地域的水产、海洋相关的产业相结合的同时,也融合函馆的观光,作为向世界发布的国际性水产都市。日本立地中心(2002)的主要港口地域的国际竞争力强化的调查报告书<sup>[22]</sup>,概述全球化、产业结构转变、地域空心化,环黄海圈国家的港口争夺货物。北九州市提议,以环黄海圈枢纽港的中枢国际港为中心,强化港口物流机能;促进汽车、环境-再利用等战略产业集聚;构想北九州自由区。发挥港口的产业、生活、环境、安全4大基本机能。龟山(2009)研究了再环黄海的集装箱物流和港口联盟<sup>[23]</sup>,指出日本港口主干航线停靠数持续减少,转运货物量增长,致使日本的集装箱港口的国际竞争力低下。成本转嫁到国内物价上使生产者费用负担上升,降低了产业的国际竞争力。概述日本政府为强化集装箱港口的国际竞争力,摸索港口之间的联合。指出北部九州地域港口联盟的课题,北部九州地域未被指定为“超级中枢港”的原因是北九州港与博多港的联合未能形成共识。再者,集装箱吞吐量少。虽未被指定为超级中枢港,北部九州港是日本广域地域——九州地域的,还是日韩两国政府摸索广域联合的环黄海地域的入口。作为北部九州地域,考虑“一定的联合”是必要的。

#### 4 产业政策和产业动态与城市更新相关研究

城市活力在于城市经济运行,产业政策引导着城市或地域活性化。远藤等(2007)将都市舒适性的再生从公害和地域开发原点考察<sup>[24]</sup>,阐述四日市石油化学联合企业的形成和扩张,市县的行政主导角色,最终造成自然资源和环境库存的破坏,城市结构的扭曲和社会资本的非效率;都市舒适的丧失,频发有害物质的流失、污染事故等被害。指出左右四日市构想的方面有:技术集聚活用型产业再生特区;四日市生态城;睡城化和农林地减少;四日市市内的产业和定居人口的不均等发展。主要课题有,“分散型广域”都市、四日市和都市改造的课题;失去的水边,将海边回到市民的临海部再开发;临海部开发、再生和四日市港管理组合等。别府(2002)从地域地位视角讨论四日市市临港工业都市的再生<sup>[25]</sup>。发挥四日市临海部的产业库存的战略,从临海工业都市向综合产业都市的转变为目标。考虑强化作为名古屋大都市圈的一翼的机能——补充名古屋的机能;将临海和内陆一体化的都市政策的必要性——强化与内陆部的联合;伴随全球化的物流机能的重要性。别府

(2002)以四日市强化商业港的机能论述港口的活性化和地域战略。围绕港口的环境变化和集装箱化的进展,提出四日市港的方向为,向商业港的机能转变,拓展临海工业带,强化中枢国际港的机能。东京圈具有引领20世纪日本高速发展的地位,因企业重组和填埋地扩大产生闲置地、低未利用地,佐无(2007)从地域比较视角研究了京滨临海部的再生和地域经济<sup>[26]</sup>,概述了日本大都市圈临海部再编情况,指出日本的地域再生政策依然是同工业时代,偏向产业政策。临海部尽管发生了大量闲置地,几乎不能把临海部这本来应是舒适而丰富的地域活用于都市生活的魅力,而集聚物流仓库和废弃物处理设施等低附加价值的事业。并阐述了各地的临海部再生方式:千叶市苏我“企业计划全面支援型”;堺北“企业一边倒型”;北九州“积极接受风险型”;四日市“继续布局展望型”。指出临海部再生的企业的再编动向和自治体应对的各自性质。指出京滨临海部的再生计划特点为“五月雨型(断断续续)”。

亚洲交流据点“港口城市博多”实现提议(2009)<sup>[27]</sup>中,因少子高龄化等而低成长,为实现持续性发展,寻求个性化发展。寻求都心部水际向市民开放,成为与海一体的交流据点,成为福冈新活力开花的舞台。福冈“海之港”、“空之港”、“陆之港”相互接近,把港作为一个空间理解,城市自身成为“港湾”。提出连接博多湾和都心,成为与亚洲新交流舞台,强化会展区机能,形成魅力空间,建设新产业发展的承接设施、创出亲水空间,创出多样人的职住接近空间,形成亚洲与九州联结的海之大门。韩钟吉(2006)就通过海事集群的都市再生<sup>[28]</sup>,比较分析了神户的地域优势,海事集群环境。认为没有海事都市神户的再生则没法讨论神户的发展。中村(2010)研究了大阪湾临海地域新企业布局和其影响<sup>[29]</sup>,概述了大阪湾临海地域的开发历史,现在制造业萎缩的大阪湾临海地域,造成没被利用的工业用地和既存工厂缩小、撤退的工业用地等所谓低未利用地增加。近年工厂等限制法、工厂再配置促进法废除,工厂布局件数、面积都有所增加。讨论了大阪湾临海地域围绕补助金问题、产业结构的变化和交通基础设施的整備问题。在开发盛行的背景下,桑原(2008)以沿岸域城市街道建设视角讨论了四日市港管理组合<sup>[30]</sup>。四日市港的定位因背后地产业而发生变化。四日市港管理组合的设立和其过程,市县就权力义务、经费负担产生意见分歧。而2004年“四日市港状态委员会报告书”对四日市港管理组合形态作了新的认识,如可考虑变更为县或市的单独方式;考虑广域联合和部分事务组合方式;物流面、防灾面上的广域化等的港口整備、运营。对此作者指出应讨论街道建设和市民的亲水空间建设的侧面。

#### 参考文献

- [1] 酒井多加志. 北海道の港湾の史的展開. 钏路论集:北海道教育大学钏路校研究纪要,第36号(2004-11):49-56
- [2] 千叶明裕,中村聡孝. 環日本海諸国の動向と新潟湊の歴史から見た新潟港西港区の港湾計画への考察 [www.hrr.mlit.go.jp/library/kenkyukai/h20/pdf/c/cj\\_11nigatakou.pdf](http://www.hrr.mlit.go.jp/library/kenkyukai/h20/pdf/c/cj_11nigatakou.pdf) (2008-07)
- [3] 國田淳他. 北部九州地域における国際物流のあり方について国土交通政策研究第64号(2006-02)
- [4] 経済産業省. 日中韓の流通及び物流に関する共同報告書. 流通情報(445), 36-38, 2006-07
- [5] 近藤智哉. 港湾政策の経緯と今後の課題~国際コンテナ戦略港湾への展望~. 立法と調査310号(2010-11-1)
- [6] 寺田一薫. 港湾整備における地方分権と公民役割分担 2008IATSSReviewVol.33No.1 [7] 林昌宏,瀬田史彦, 港湾整備事業における行政体制の実態と戦略的方向性についての研究. 国土交通省国土計画 [http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/kokudokeikaku\\_fr8\\_000051.html](http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/kokudokeikaku_fr8_000051.html) (2010)

- [8] 柴田悦子. 戦後経済の流れと港湾政策の検討 海事交通研究第 57 集 2008、第 58 集 2009
- [9] 尹明憲. 関門港の連携形態としての「スーパー中樞港湾」—スーパー中樞港湾指定申請をめぐる動向— 関門地域研究 Vol. 16 (2007-03) 『資源としてのソーシャル・キャピタル研究』
- [10] 苦瀬博仁. 江戸期における物流システム構築と都市の発展衰退. 海事交通研究 (年報) 第 56 集 (2007)
- [11] 藤井聡. 鉄道が都市を活性化 (特集 鉄道駅に注目する) 建築と社会 92 (1073), 8-11, 2011-08
- [12] 井原健雄他. 東アジアにおける産業構造の変化と北部九州の港湾物流の研究. 国際東アジア研究センター 2006
- [13] 津守貴之. 日本港湾の「国際競争力」とは何か—日本港湾の機能集積の方向性. 海事交通研究第 55 集 2006
- [14] 高玲. 日本におけるコンテナ港の国際競争力に関する考察—スーパー中樞港湾の位置づけをめぐって. 『立命館経営学』第 46 巻第 1 号 (2007-5): 167
- [15] 高玲. 日本海側コンテナ港の現状と課題 『立命館経営学』第 47 巻第 4 号 2008-11
- [16] 原田昌彦. 空港・港湾をめぐるメガコンペティションと日本(国と地方の新しいカタチ) 季刊政策・経営研究 2010(1), 1-17, 2010-01
- [17] 鈴木範仁, 永野征男, 森田章義. 沿岸部の埋立事業にともなう周辺地域の変容—横浜・金沢地先における事例. 地理誌叢 50(2), 1-16, 2009-03
- [18] 山口広文「東京再集中」と国土形成計画. レファレンス No. 695 (2008 年 12 月)
- [19] 吉津直樹. 関門大都市圏における最近の地域構造の変化と行政境界. 関門地域研究 Vol. 17(2008-3 発行) 『関門特別市』に関する基礎的研究』 <http://www.kitakyu-u.ac.jp/iurps/>
- [20] 吉田進等. 新潟市拠点化戦略アドバイザー公開会議世界と結ばれる拠点都市づくりに向けて. (2010-3-17)
- [21] 岡本信一. 第 3 回函館国際水産・海洋都市構想の推進—水産・海洋に関する学術・研究拠点都市の形成— 北海道函館市. [http://www.wagamachigenki.jp/saisei/02\\_03.htm](http://www.wagamachigenki.jp/saisei/02_03.htm) (2011-8-30)
- [22] 経済産業研究所日本立地センター. 資料我が国主要港湾地域の国際競争力強化に向けた調査報告書. 内航近海海運 38 ママ (813), 79-74, 2002-06
- [23] 亀山嘉大. 「環黄海地域におけるコンテナ物流とポートアライアンス」. ICSEAD20 (2) (2009)
- [24] 遠藤宏一他. 都市のアメニティの再生を—公害と地域開発の原点「四日市」から考える (特集 四日市環境再生まちづくりへの提言). 環境と公害 37(2), 9-14, 2007
- [25] 別府孝文. 四日市臨海工業都市の再生に向けて—「地域ポジション」の視点から捉える地域活性化の戦略. 三重銀総研. (2002-11)
- [26] 佐無田光. 京浜臨海部の再生と地域経済—地域比較の観点から. 専修大学都市政策研究センター年報第 3 号 (2007-03) 〈199-219〉
- [27] 博多港長期構想みなとまち専門委員会. アジアの交流拠点 [みなとまち博多] の実現に向けて (提言) (2009-02)
- [28] 韓鍾吉. 海事クラスター再生による海事都市神戸の再生. ニューズレター第 137 号 (2006-04-20) 海洋政策研究財団 [http://www.sof.or.jp/jp/news/101-150/137\\_3.php](http://www.sof.or.jp/jp/news/101-150/137_3.php)
- [29] 中村智彦. 大阪湾臨海地域における新規企業立地とその影響について. 神戸国際大学経済文化研究所\経済文化研究所年報 (19), 13-27, 2010-04
- [30] 桑原武志. 四日市港と四日市港管理組合. 沿岸域のまちづくりを考える. 大阪経大論集. 第 58 巻第 6 号. (2008-1): 79

## New Trends of Japan Ocean and Urban Development in 21st Century

Cao Qianman

( International Ocean and Urban Science Institute in East China Normal University, Shanghai 200062 )

**Abstract:** Ocean has great significance for material transportation, urban life, city expansion in Japanese urban development. Due to the convenience of ocean transportation, ocean cities are sensitive to globalization and world economy. Therefore, as an important pole of the world economy, Japan has always been active in response to the world system changes. Focusing on the relevant research literature about ocean and urban development of Japan in 21st century, this paper reviewed scholars' research results mainly from four levels: 1) the construction of the port and the port administration; 2) logistics systems; 3) territorial planning, urban planning and regional circle; 4) industry trends and urban regeneration

**Key words:** ocean base; port administration; transportation system; regional circle; urban regeneration