
 学 会 記 録

港湾経済学の形成をめぐる

(第14回全国大会(千葉港)シンポジウム概要)

昭和50年度全国大会のシンポジウムは、首記研究論題について次の三氏がその基調報告を行い、これに基づき質疑応答が行われた。ここにその要点をとりまとめ収録するものとする。なお、本会の司会者は東寿氏であった。

港湾経済研究の学的価値と現実性……………神代方雅氏
 港湾労働経済学の形成をめぐる……………喜多村昌次郎氏
 社会科学としての港湾経済学の形成……………北見俊郎氏

東：日本社会の変化はきわめて多様である。その中で港湾の果たす役割は重要視されています。したがって、港湾問題の扱え方は重要となってきます。そうした重要性は、港湾経済学の確立を俟って始めて、市民に一般に広く認められるのではないのでしょうか。

本日、ここに「港湾経済学の形成をめぐる」という論題を採りあげたことは誠に喜ばしいことと思います。この過程で、こうした問題の一步を築きあげうるのではないのでしょうか。

それでは、三人の先生方、よろしくお願いいたします。

神代：私の報告テーマはさきほど述べられた通りでございますが、まず始めに、「学」と現実とは結びつく必要はないと思います。現実とのかかわりは検討されねばならないと思います。むしろ、応用される学問であることが必要なのではないのでしょうか。

港湾(経済)の形成という研究は、学問のためには役立つと思いますが、学問的価値あるものが直ちに現実性をもっているとは思えません。したがって、理論と現実とのギャップ(遊離)の問題になるかと思います。この問題は一般的な、幅の広い哲学的問題であろうと思います。

したがって、港湾経済学というものをある程度系統立ったものに形成するという問題意識で、ここでは提案を試みたい。学(港湾経済学……要約者注)そのものの形成は今後のいっそうの多角的研究に俟ちたいと思います。

理論と現実の隘路はどこにあるのか、これを二つに分けて考えてみたい。

第一に、理論と現実のギャップは、学問の悪用という問題一すなわち、研究者の反社会的行為による現実逃避と、学問そのものにある問題一社会における学問水準の問題と

によって生じているのではなからうか。後者の問題は、次の5つの点で指摘されるのではないのでしょうか。学問には平易さがなければならないこと、応用にその限界があること、学問的価値が単独的に存在することはむずかしいということ、現実の価値との研究の位置づけの問題があること、そして、比較論の立場も強まってきつつあることであります。

第二に、理論は現実に適応しえないという問題は、これを積極的に活かしようとする体制にないのではないか、という問題かと思います。理論を現実に適応するというものを軽視しがちなのではなからうか。つまり、理論を形式的に利用しようとする考えが強いのではないか。

東：「経済学は社会の病気を治す医学である」といわれていますが、神代先生は、基礎医学に対し応急処置、応急医学の必要性を感じられ、これを明瞭にすべきではなからうかといわれているように思います。

次に、喜多村先生どうぞ。

喜多村：労働経済なり、港湾労働経済の体系化は未だ十分なされていないように聞いております。わが国の労働経済研究は社会政策論の領域からなされたようです。つまり、労働問題、労働経済問題、労使関係論、産業社会学などの如く。最近ポピュラーになってきました、労働経済学は未だ年月の浅い、若い学問かと思います。したがって、労働経済論なり、港湾労働経済論が果たして一定の分野を占めうるものなのか、甚だ疑問に思っております。

資本主義生産の発展とともに労働問題研究のウエイトも高まってきたようです。したがって、港湾労働の問題点の研究は重要性を増してきたといわれております。

それでは、港湾労働経済という学問は果たして成立するのであろうか。成立するとすればその条件は何なのか。私は、この問題に関するかぎり、その方法論、本質論、体系化の問題など、つまりその認識に問題があるかぎり、それは未だ成立しえていないと思っております。

したがって、港湾労働の位置づけなり、その役割の考え方などについて一定の手順で研究してみる必要があるのではないかと思います。つまり、①労働（再）生産力の形成メカニズム、②労働力の価値、③労働市場—労働力需給、④市場価格の形成、⑤労働力の消費過程、したがって、⑥労働組合の発展過程あるいは労使関係の発生過程、⑦国の政策的介入などについて検討すべきのように思っております。

したがって、港湾労働経済学（・は要約者注、以下同じ）の成立に関してはどのような方法、手続きの統一が必要なのか、再検討されねばならないように思います。つまり、学問の分化、発展に伴い、その概念規定、理論構成などについては他の科学との理論的関連を踏まえねばならないかと思っております。したがって、港湾労働問題を経済（学）的に研究しようとする場合、何を理論的関連としていくか、そして理論的統合の可能性の問題、つまり、理論的構築の問題など—多くの問題があるように思います。

今後、社会的状況の変化の中で、賃労働としての労働者の役割は高まっていくでしょうし、したがって、港湾の社会的役割はより重要視せられるでしょう。そうした過程で港湾経済学は成立していくのではないのでしょうか。しかし、この場合でも方法的に一致したコンセンサスはえられないであろうと思います。

東：私は、学問の最後の辿りつく所は何もいわなくても、 $1+1=2$ 、になることだと思ふ。

ドイツの社会政策論は、労使協調論からはいっていったように思います。これに対し、わが国のそれは、労働経済、労働問題の研究分野からはいっていったかやと聞いています。

喜多村先生は労働経済学の成立性には疑問をもっておられます。そして、港湾経済学形成においてはその方法論上諸問題があるのではないかと提起されました。

それでは次に、北見先生どうぞ。

北見：実は、私は、社会科学としての経済学という言葉をあまり使いたくないという気持をもっている。ある意味ではこれが結論になると思われる。

社会科学は自然科学と同列の基盤にあるということ—人間の理性—を前提にしていると思います。これは社会科学についての性格ですが、われわれは、社会科学の特殊性を誇大視する傾向があるようです。つまり、科学そのものの要素は、方法と対象と価値とによって構成されていますが、社会科学と自然科学との違いは、前者の研究対象の中には「人間と社会」がはいってくる点ではなからうか。

そうした社会科学は、人間のもつ態度決定と研究方法によって複雑化している。それは人間が非合理性をもっているがゆえにいうるのではなからうか。

社会科学としての経済学は、経験科学として最も体系的に成立してきましたが、経済学の理論的基盤は、ご存知のように、歴史、理論、政策であります。歴史は個別性を求め、理論は一般性を求めようとしている。

社会科学における理論と政策・実践の関連性は、ご存知のように、マルクスとウェーバーによって採りあげられてきましたが、これは「価値」(「」…要約者注、以下同じ)と研究方法にも関連した、むずかしい問題であろうかと思ひます。

以上のことから、「港湾」における研究方法もそうした観点から出てくるのではなからうか。

「港湾学」の成立については安易に認められないように思う。というのは、「論」と「学」の関連でいうならば、方法論の体系化の整備は自然に形成されるものではなく、学的形成の諸条件は、客観性、実証性、論理性の三要素であるわけですが、経済学についてはこれが、アダム・スミス以降の近世資本主義と市民社会の中で始めて体系的に確立されたように思う。

そもそも、学的形成をめざすことがなにゆえ必要なのか。既成の理論では説明しえない社会的現象が生じてきた場合、新しいメスが必要となってくる。そして、これが独自

のものとなってきたときに始めて暖簾分けの条件になってきたと思う。

社会科学の研究は、基本的には資本主義との関連において考えられている。わが国の港湾問題は、中央集権制による法と行政によって解決されてきたわけであるが、そこでは物理的研究のみが有益であった。したがって、港湾における社会科学的問題解決は従来等閑視されてきたようである。私は、港湾においては、近代化の地盤が必要かと存じます。すなわち、身分性→契約性、権力→経済性への移行であります。このことは、日本の経済・社会そのものがそうした方向へ移行せねばならないかと存じます。

港湾における社会科学の理論体系の可能性については、そうした諸条件が整い、学問的形成がなしえたときに社会科学としての港湾の理論的体系化が可能となるであろう。

東：日本社会の資本主義的發展と港湾社会のそれとでは大きな格差があるかと思えます。これを破らなければ「政策」は出てこないのではないですか。

それでは、港湾経済学の形成について絞ったご意見等をお聞かせ下さい。

高見：①港湾経済学とは何か。対象と範囲の規定の明確化、②経済学のカテゴリの中で港湾を考えることの必要性和そのアプローチについて、③経済・社会における「港湾」という普遍性の認識の必要性について。

北見：学問の体系化についてはいくつかの前提があるかと思うが、客観的に克明に説明すること、そして説明しえない場合は、対象と方法を flexible なものにせねばならないであろう、これが一つの前提でもある。

方法論いかにによって対象と範囲は決められるのではなからうか。

理論と現実については、特定のアプローチの面からのみでは必ずしもすべての問題解決にはならないような気がする。特定のアプローチは特定の問題には有効であるけれども。

港湾経済の全体的な説明のためには、総合的なファクターが必要ではなからうか。地域住民のための学問は政治、政策の問題で普遍性はないと高見先生はおっしゃられるが、それはそれなりの時代的な、本質的な問題を抱えているように思われる。したがって、そうした問題も学問の理論化に寄与するはずである。

高見：港湾労働問題の解決は現実の作業形態の法則化ではなく、資本と労働の問題解決に還元されよう。これは「学」の対象になろう。

東：高見先生は、港湾経済（学）を狭く捉えて理解しておられ、北見先生はこれを広く理解されているように思う。

北見：労働形態自体が対象にならないというのは、問題がある。

千須和：個人の立場で発言している人が少ないことを危惧するものである。この点、特に強調しておきたい。その限りでは理論が正常な形で発展しえない。学問としての問題の提起を避けているように思われる。対象の限定性→方法そのものを促えようとしていない。現在の労働作業形態の中から法則性を捉えるべきである。港湾のおかれていた歴史的立場、換言すれば港湾の成立過程をいかに捉えるかが重要なのである。そして、

港湾の発展方向を阻止している要因を究明すべきである。

小林(照)：現実問題への対応方法として新しい要請が生じてきたように思われる。港湾経済学の理論的構成の背景としては、過去の研究業績にあったのではなからうか。それでは過去の研究業績をどのように整理していったらよいのか。また、国民経済の発展と港湾とをどう結びつけるべきなのか。この点お尋ねしたい。

篠原：特定産業(海運)の労働問題を研究している立場から申しますと、学問の発生の根拠は、具体的な問題が発生するから研究がなされるのではなからうか。「論」とか「学」にはあまりこだわらなくてもよいのではないか。

労働経済学に関しては、労使関係の調和を達成することを採りあげるのか、それともその問題の発生とその解決のための消滅の法則性を予測するのか。

河越：神代先生は、港湾の学的研究においてどうしてその目的が必要ないと断言できるのか。

喜多村先生は、社会政策(学)をどのように考えられているのか。労働経済学とは果たしてどのようなものなのか。

経済学的視点といわれた場合の経済学というのは一体誰を称していわれるのか。北見先生は、経済学研究における人間の理性をペダンティックにしているといわれるが、目的なしに対象と方法をどうして明確に設定できるのか。一例としての営造物思想を即物的にしかお答えしていないようだが、その点お聞きしたい。

東：私は、港湾を経済的有機体として経済学的に捉えているが、これを会計学的にも研究すべきではなからうかと思っています。

喜多村：社会政策学の研究の重点は、社会問題よりも労働問題へ移行しているように聞いている。労働問題研究が社会政策研究のすべてではないことはいうまでもない。

わが国の労働経済学研究は、資本制生産の収奪性(制)の観点から政策的にはなく、経済外的な形で行われてきたようにいわれている。

河越：わが国の労働経済学研究では、賃労働を対象としたのは政治経済学的立場であり、アメリカ労働経済学をその対象としたのは近代経済学であったように思う。喜多村先生はどちらの経済学を用いられておるのか。港湾労働経済学といっても今なお労働経済学は成立していないように思うが、この点如何ですか。

喜多村：労働経済学は、労働問題の研究でありますから、これを経済(学)的に行うのがその目的であるわけです。

神代：人間のための、国(民)のため、国民経済のため、そして行政のための学問といわれておりますように、現実的に解決すべきであって、学問の体系化を図っていききたい。

北見：私は、目的というものを、時代的問題意識、時代的あり方として考えている。したがって、近代的な市民社会というものが歴史の示す方向であり、過去の歴史(性)というものを「価値」に纏めたい。

国の営造物という思想は、社会体制に象徴される「物」と、bureaucracy との関係で端的な例としてとりあげたまでである。

和泉：シンポジウムのあり方に若干問題あり。港湾経済論としては成立していると思うが、第1に、先行学者の学説批判に立つべきである。そこに進歩がありうるのではなかろうか。第2に、そうした不満は現行の学問体系に不満があろう。特に港湾管理者側ではそのように思っている。

千須和：特定の目的に対する学問はありうるのか。私はノーと答えたい。事実としての学問の歴史、換言すれば真実に眼を向けていきたい。

徳田：港湾労働研究の立場からいいますと、港湾を究明していく場合の体系的課題は何か。従来の学問はどうだったのか。例えば交通論とか、他の関連学問。

東：交通政策として港湾は出てこないのはなぜなのか。目先の応急処置だけでは駄目なのである。

徳田：従来の学問成果で究明していくことは可能であろう。

東：まだまだご意見等はあろうかと思いますが、時間もまいりましたのでこれで閉会といたします。ご静聴ありがとうございました。

（注）（本記は、財・港湾労働経済研究所の富田功氏によって要約されたものである）。

学 会 記 事

1. 第14回全国大会（千葉）概要

昭和50年度、第14回全国大会は千葉県土木部をはじめ千葉市関係各位の御尽力により、10月23日（木、見学会・理事会）、10月24日（金、研究報告会・総会・懇親会）、10月25日（土、研究報告会、シンポジウム）の日程のもとに千葉県労働者福祉センターにおいて開催された（下記、大会プログラム参照）。

見学会はさまざまな問題をかかえながら開港を待つ成田の新東京国際空港を見学したことはきわめて有意義であった。さらに本学会の「港湾経済」の意味には海港のみならず空港をもふくめているので、空港問題について論じうることを期待していたわけであるが、今回はじめて当学会が空港を実地に学ぶことができたのもよろこびに耐えない。

研究報告会における共通論題は、現下のきびしい社会的事情を反映し、またある意味では港湾の本質的課題ともいえる「港湾と物価問題」で5氏による研究発表が行なわれた。また自由論題も5氏によって研究発表、ならびに討論がもたれた（共通・自由論題のプログラムについては下記参照）。さらにシンポジウムについては、これもまた学会の本質的課題ともいふべき「港湾経済学の形成をめぐる」であり、本学会も発足14年にして、こうした本質的な問題意識をとくにシンポジウムのテーマとしたことはよろこびに耐えない（報告者については下記参照）。なお、シンポジウムの概要記事は、本年報、No. 14 に掲載されるはずである）。

総会における主な内容は今年度が役員改選の時期にあたり、東寿氏が新会長に就任（副会長、北見俊郎氏留任）され、柴田銀次郎氏が名誉会長に就任される他、会員選挙による新理事と、評議員が発表された。

また、昭和51年度大会は沖縄にて開催されることが承認された。

終りに経済不況の影響をうけて、学会も財政難をかかえ、運営上困難な問題につきあたることが多い中で、昭和50年度大会は、開催地千葉県的一方ならぬ御尽力と熱心な会員の支えにより予想以上の成果をあげて終了しえたことを銘記して心より感謝せざるを得ない。（出席者数約130名）

大会総プログラム

月・日	時 間	行 事 内 容	会 場	備 考
10/23 （木）	13：00 17：00	見学会（新東京国際空港・航空貨物流通基地）	集合地（国電、西船橋駅前） 解散地（国電、千葉駅前）	バスにて見学

月・日	時 間	行 事 内 容	会 場	備 考
	18:00 } 20:00	理事会	千葉京成ホテル	千葉市千葉町 14-1
10/24 (金)	9:00	開会	千葉県労働者福祉セ ンター (4階)	千葉市千葉港4番 4号
	9:00 } 9:30	映画会 (千葉港紹介)		
	9:30 } 12:10	研究報告会(共通論題) (午前の部)		
	12:10 } 13:10	記念撮影 昼食・休憩		
	13:10 } 14:30	研究報告会(共通論題) (午後の部)		
	14:30 } 16:00	共通論題・総括討論		
	16:00 } 17:00	総 会		
	17:00 } 20:00	懇親会		
			同上センター内 (2階) 京成寿会館	
10/25 (土)	9:00 } 12:20	研究報告会(自由論題) (午前の部)	千葉県労働者福祉セ ンター (4階)	
	12:20 } 13:20	昼食・休憩		
	13:20 } 15:00	研究報告会(自由論題) (午後の部)		
	15:00 } 17:30	シンポジウム (報告・討論)		
	17:30	閉 会		

研究報告会プログラム

(10/24) 共通論題 (物価問題と港湾)

(報告・40分, 質問及び討論は発表後の「総括討論」にて行なった)

- | | | |
|---|---------------------|---|
| ① | 9:30
}
10:10 | 物価と港湾

……………(大阪市立大学) 柴 田 悦 子 |
| ② | 10:50
}
11:30 | 港湾の流通機構からみた物価問題の一側面
……………(新日本製鉄KK) 山 村 学 |

③	11:30 } 12:10	港湾におけるコスト形成の諸問題 ……………(京都大学) 長 尾 義 三
※	12:10 } 13:10	記念撮影・昼食・休憩
④	13:10 } 13:50	物価と港湾政策の転換 ……………(港湾労働経済研究所) 富 田 功
⑤	13:50 } 14:30	物価問題と港湾の役割 ……………(東海大学) 東 寿
	14:30 } 16:00	共通論題・総括討論
	16:00 } 17:00	総 会
	18:00 } 20:00	懇 親 会

(10/25) 自 由 論 題 (報告 40 分, 質問 10 分)

①	9:00 } 9:50	元朝下における港湾政策について—東アジア港湾史の一節— ……………(港湾経済研究所) 千須和 富士夫
②	9:50 } 10:40	日本古代官津説—古代港湾官津説の提唱— ……………(日本医科大学) 奥 富 敬 之
③	10:40 } 11:30	エーゲ海の古代港湾・序説 ……………(港湾経済研究所) 高 見 玄一郎
④	11:30 } 12:20	石川県における港湾管理の実態 ……………(第5港湾建設局) 大 音 宗 昭
※	12:20 } 13:20	昼食・休憩
	13:20 } 14:10	ロンドン・ポート・オーソリテイ開発政策の概要 ……………(大東港運KK) 山 本 長 英
	14:10 } 15:00	船員の余暇問題と港湾福祉政策 ……………(海上労働科学研究所) 篠 原 陽 一

シンポジウム（港湾経済学の形成をめぐる）
（報告 20 分，質問・討論）

15 : 00	港湾研究における学的価値と現実性	
15 : 20	……………（小樽市港湾局）	神 代 方 雅
15 : 20	港湾労働経済からみた港湾経済（学）の諸問題	
15 : 40	……………（港湾労働経済研究所）	喜多村 昌次郎
15 : 40	社会科学としての港湾経済学の形成	
16 : 00	……………（青山学院大学）	北 見 俊 郎
16 : 00	質問・討論	
17 : 30		

2. 部会活動状況

① 関東部会

昭和50年10月18日（土）午後1時30分から日本港湾協会談話室において，苫小牧東部開発会社計画第二部長吉村芳男氏の「大規模工業港湾経営問題」というテーマで発表が行われた。

続いて，法政大学講師の山村学氏から「港湾の経営と地方財政の問題点」と題して研究発表が行われ，それぞれ質疑応答を交わして午後5時過ぎ散会。部会出席者は法政大学交通論ゼミ生の傍聴（5名）を含めて約20名であった。

なお，部会発表内容は埠頭経営研究会の御厚意により速記録として印刷されている。

また，関東，関西，北海道，中部の各部会は連合して総合部会の名古屋開催を計画し，鋭意検討中である。

（文責・山村 学）

② 北海道部会

昭和51年4月15日（木）札幌市中央区北1・西3，石狩開発協会会議室において，昭和51年度第1回の研究会を開催した。

（1）発表者 熊倉 勉（北海道開発局港湾部港湾計画課長補佐）

テーマ 北海道における港湾整備5カ年計画について

要 旨 北海道における港湾整備5カ年計画の推移と実績について報告。

これをめぐり質疑を行なった。各港湾の機能分担問題，特定港湾の重点指向が，他港湾に影響を与えないかの点をめぐり論議が行なわれた。

（2）発表者 神代方雅（クマシロ海陸流通コンサルタント（株）社長）

テーマ 地域開発と物流問題

要 旨 低成長への移行のなかで，現在進行中の港湾建設計画が，地域開発計画のみなおしの中で再検討の必要があろうとの問題意識から，地域への経

済効果の波及をもつ開発の必要を訴えた。中部圏開発計画と仙台湾開発計画の二つの具体例を中心に考察し、地域発展のための合理的物流計画の確立、このなかにおける港湾の役割と在り方について報告した。

第2回研究会を7月下旬開催の予定。現在部会報「北海道港湾経済」No. 10 を編集
中、8月上旬刊行の予定。 (文責 徳田欣次)

「港湾経済研究」総目次

1. 1963年 (No. 1) (部数なし)

本邦戦時港湾施策	矢野剛
港湾財政の問題点	柴田銀次郎
港湾設備の増強と地域開発	伊坂市助
港湾における新しい労働管理の概念	高見玄一郎
港湾運送業の現状	松本清
衣浦港の交通	松浦茂治
港湾経済の本質	北見俊郎
港湾施設の与えた損害に対する船主の賠償責任と海上保険	今泉敬忠
「イギリス主要港湾に関する調査委員会報告書」	中西睦
「神戸港における港湾荷役経済の研究」	寺谷武明

2. 1964年 (No. 2) 「港湾投資の諸問題」 (部数なし)

長期経済計画における港湾投資額の推計	加納治郎
摩耶ふ頭の建設と運営	岸孝雄
公共投資と港湾経済	北見俊郎
イギリスにおける港湾諸料金の徴収制度と問題点	中西睦
ヨーロッパの石油港湾	浮穴和俊
港湾労働対策への一提案	柴田銀次郎
港湾労働の課題	河越重任
船積み月末集中の原因とその対策	高村忠也
国際コンテナの諸問題	宮野武雄
北見俊郎著「アジア経済の発展と港湾」	中西睦
北海道立総合経済研究所編「北海道の港湾荷役労働」	寺谷武明
同上「港湾労働」	北海道立総合経済研究所

3. 1965年 (No. 3) 「経済発展と港湾経営」 (部数なし)

港湾のもたらす経済的利益の分析	柴田銀次郎
港湾経営の「理念」と問題性	北見俊郎
港湾機能の地域的問題点	今野修平

国際収支における港湾経費改善のための理論的考察……………	中 西 睦
港湾資産評価とその問題点……………	杉 沢 新 一

矢野剛著「港湾経済の研究」……………	寺 谷 武 明
海運系新論集刊行会編「海運と港湾の新しい発展のために」…	織 田 政 夫
向井梅次著「港湾の管理開発」……………	喜多村 昌次郎
喜多村昌次郎著「港湾労働の構造と変動」……………	徳 田 欣 次
宮崎茂一著「港湾計画」……………	川 崎 芳 一
P. C. Omtvedt ;	

Report on the Profitability of Port Investments……………	中 西 睦
J. Bird ;	

The Major Seaports of the United Kingdom……………	北 見 俊 郎
---	---------

4. 1968年 (No. 4) 「地域開発と港湾」(部数若干あり, 送料実費とも¥800)

後進的地域開発と港湾機能……………	武 山 弘
港湾による地域開発問題について……………	田 中 文 信
港湾機能と経済発展……………	北 見 俊 郎

——地域開発に関連して——

東北開発と野蒜築港……………	寺 谷 武 明
——明治前期港湾の一事例——	

神奈川県の第3次総合開発計画と新しい港湾の計画理論……	高 見 玄一郎
港湾における都市再開発の問題……………	今 野 修 平

——東京港における都市再開発を例として——

港湾労働の基調……………	喜多村 昌次郎
——横浜港における労働力移動の素描——	

港湾労働の近代化条件について……………	徳 田 欣 次
港湾の最適投資基準……………	是 常 福 治

——神戸港における測定の一例——

名古屋港発展史……………	松 浦 茂 治
——昭和13—32年の20か年について——	

港湾の物的流通費について……………	中 西 睦
パレット, フォークリフトの諸問題……………	宮 野 武 雄

イギリス戦時港湾施策……………	矢 野 剛
東京湾における広域港湾計画に対する一指針……………	奥 村 武 正 今 野 修 平

横浜港施設改善に関する日本損害保険協会

からの要望について……………今 泉 敬 忠

Colonel R. B. Oram ;

Cargo Handling and the Modern Port……………松 木 俊 武

Charles P. Larrowe ;

Shape-up and Hiring Hall……………山 本 泰 督

高見玄一郎著「港湾労務管理の実務」……………徳 田 欣 次

松宮 斌著「港湾の財政・経営のあり方」……………柴 田 悦 子

横浜市港湾局編

「横浜港における港湾労働者の実態と住宅事情」……………和 泉 雄 三

新潟臨海陸運送株式会社編著「創業六十年史」……………小 林 寿 夫

5. 1967年 (No. 5) 「輸送の近代化と港湾」・「日本海沿岸の港湾の諸問題」

(部数若干あり, 送料実費とも¥800)

輸送の近代化と臨海上屋の運営……………松 本 清

港湾業務の合理化と海運……………岡 庭 博

流通近代化とコンテナリゼーション……………高 見 玄一郎

物的流通の近代化と港湾……………斎 藤 公 助

「輸送の近代化」と全港湾輸送体制……………北 見 俊 郎

経済開発と日本海沿岸の港湾……………佐 藤 元 重

新潟臨海埠頭の形成とその特性……………小 林 寿 夫

小樽港の現状と課題……………神 代 方 雅

港湾施設利用の問題点……………今 野 修 平

港湾原単位算定における問題点……………井 上 洋 二 郎

港湾原単位算定における問題点……………杉 沢 新 一

港湾労働法の施行をめぐる諸問題……………大 森 秀 雄

後進島地域経済発展の転型と港湾商機能……………武 山 弘

砂利類の海上輸送増大化傾向について……………棚 橋 貞 明

わが国における運河発達の特性……………梶 幸 雄

住田正二著「港湾運送と港湾管理の基礎理論」……………佐々木 高 志

中西睦著「港湾流通経済の分析」……………河 西 稔

港湾産業研究会編「港湾産業の発展のために」……………和 泉 雄 三

Docks and Harbours Act 1966……………河 越 重 任

V. H. Jensen ; Hiring of Dock Workers……………織 田 政 夫

6. 1968年 (No. 6) (部数若干あり, 送料実費とも¥800)

港湾の近代化と運送の機械化	和泉雄三
都市化と港湾の近代化	今野修平
苫小牧港における専用船の実態	松沢太郎
港湾の経済的性格に関して	柴田悦子
ターミナル・オペレーションの経営的基礎	喜多村昌次郎
——米国主要港との比較において——	
地方公営企業としての港湾整備事業	細野日出男
港湾とシティ・プランの基本論	神代方雅
貨物輸送史上における港湾	宮野武雄
未来学成立の可能性	本間幸作
——港湾論に関連づけて——	

日本港運協会編「日本港湾運送業史」	寺谷武明
松本好雄著『コンテナの輸送実務』	松岡英郎
喜多村昌次郎著「輸送革新と港湾」	玉井克輔
北見俊郎著「港湾論」	梶幸雄
B. Chinitz; Freight and the Metropolis	武山弘
T. A. Smith; A Functional Analysis of the Ocean Port	山本泰督

7. 1969年 (No. 7) 「大都市港湾の諸問題と将来」

(部数若干あり, 送料実費とも¥800)

大阪港の貨物流通とその問題点	柴田悦子
大都市港湾としての東京港の問題点	今野修平
広域港湾論, 主としてオペレーションの観点から	高見玄一郎
大都市港湾の問題点と将来	北見俊郎
港湾運送機能合理化の考察	宮地光之
海運流通の斉合性	神代方雅
港湾の近代化と「制度」の問題	佐々木高志
港湾労働災害に関する責任の所在についての考察	玉井克輔
——特に船内荷役労働について——	

大阪市港湾局編「大阪港史」	寺谷武明
栗林商会労働組合編「栗林労働史」	喜多村昌次郎
神戸市企画局調査部編「広域港湾の開発と発展」	梶幸雄

港湾産業研究会編「変革期の港湾産業」……………松 橋 幸 一
Dipl, Ing. Gustav Haussmann;

Transcontainer-Umschlag……………荒 木 智 種
Maritime Cargo Transportation Conference N. A. S.;

San Francisco Port Study……………千須和 富士夫

8. 1970年 (No. 8) 「流通革新と埠頭経営 (成山堂発行, 定価1250円, 部数あり)

欧米のポート・オーソリティとわが国の

港湾の管理問題……………矢 野 剛

自由港の復興……………柴 田 銀次郎

日本港湾におけるターミナルオペレーターの論理……………東 寿

広域港湾と埠頭経営……………喜多村 昌次郎

ターミナルオペレーションと公共性の経済的意味……………千須和 富士夫

「流通革新」と「港湾経営」の基本問題……………北 見 俊 郎

港湾における情報の研究……………荒 木 智 種

港湾労働者の供給側面について……………篠 原 陽 一

労務管理に見る港湾荷役企業近代化について……………玉 井 克 輔

港湾運送事業料金と港湾運送近代化基金について……………山 本 長 英

海運流通の斉合性 (そのⅡ, 海運流通斉合の方向) ……神 代 方 雅

湾域高速鉄道の方向……………浅 葉 尚 一

穀物サイロにおける内部流通の現象と

均一排出装置について……………桜 井 正

港湾産業研究会編「輸送革新と港湾産業」……………柴 田 悦 子

新潟県商工労働部編「港湾労働者実態調査結果報告」……………寺 谷 武 明

R. O. Gross; Towards an Economic Appraisal

of Port Investment……………東海林 滋

National Ports Council; A Comparison of the

cost of Continental and United Kingdom Ports……………織 田 政 夫

9. 1971年 (No. 9) 「現代港湾の諸問題」 (成山堂発行, 定価3000円, 部数あり)

公企業経営としての港湾問題……………東 寿

港湾と港湾運送—港湾機能拡大と変革の基礎—……………喜多村 昌次郎

広域港湾における港運事業の近代化について……………山 本 長 英

東京湾港湾取扱い貨物量の適正化と港湾管理問題……………千須和 富士夫

港湾広域化問題の一考察	柴田悦子
巨大都市化と広域港湾問題	今野修平
港湾行政の近代化	和泉雄三
広域港湾と港湾経営の本質的課題	北見俊郎
明治時代の港湾と鉄道	宮野武雄
わが国における倉庫ならびに倉庫業の史的発展	斎藤公助
太平洋戦争下における港湾政策の意義	寺谷武明
港湾における賃労働と荷役業の成立と展開	
——日本港湾労働の一研究として——	玉井克輔
港湾の油濁損害に関する一考察	今泉敬忠
工業港における埠頭利用の問題点	今野修平 永野為紀
港湾における言論の自由	荒木智種
港湾産業と鉄鋼産業 ——その系列化傾向と	
支配構造の一面について——	山村学
北海道における工業開発と港湾の課題	松沢太郎
海運流通の斉合性(Ⅲ)	
——資本生産性からみた斉合性の追求——	神代方雅
イギリス絶対王政下にみる港湾と海運(Ⅰ)	長島秀夫 小林照夫
喜多村昌次郎著「港湾産業」	松橋幸一
北見俊郎著「港湾総論」	山本和夫
欧米港湾労働事情研究調査団編著「欧米の港湾」	市川勝一
J. Mondalshi; “Zegluga W Gospodarce Japonu 1964”	山本泰督
William L. Grossman; “Ocean Freight Rates”	富田功
A. H. J. Bown “Port Economics”	山上徹

10. 1972年(No. 10)「輸送システムの変革と港湾」

(成山堂発行, 定価1,800円, 部数あり)

輸送システムの変革と港湾の変貌	今野修平
輸送システムの変革と港湾運送業の体制的諸問題	北見俊郎
外航定期貨物輸送船における輸送システムの変革と	
港湾運送業の再編成	市川勝一
輸送システムの変革と新しい公共財概念	東寿
フェリー運航と在来埠頭の再開発	松沢太郎

輸送システムの発展とターミナルオペレーションの

変化	千須和	富士夫
港湾および港湾事業の経済的性質	田中	文信
港湾運送業の直面する問題点と背景	宮地	光之
カーフェリー輸送と港湾	市来	清也
道央海運流通と広域港湾	神代	方雅
上屋戸前受制以後の変化について	田中	省三
ポートコンピュータへの一観点	三木	楯彦
輸送システムの変革と在来埠頭の再開発	永瀬	栄治

寺谷武明著「日本港湾史論序説」	柴田	悦子
柴田悦子著「港湾経済」	征	幸雄
東京港港湾問題研究会「港湾問題研究」	斉藤	圭太郎
港湾産業研究会編「港湾産業の危機と発展」	鈴木	暁
市川猛雄著「港湾運送事業法論」	山上	徹
Hamburger Hafen Jahrbuch, 1970	荒木	智種
Ports of the World 1972, Twenty-fifth Edition	松木	俊武
Proceedings of the Seventh Conference, The International Association of Ports and Harbors, 1971. 12	富田	功

11. 1973 (No. 11) 「港湾と地域経済・社会」

(成山堂発行, 定価2,500円, 部数あり)

港湾の「近代化」と「地域社会」の基礎的課題	北見	俊郎
港湾行政近代化と地域	和泉	雄三
港湾の外部経済効果に関する定量分析	岡崎	不二男
港湾機能と地域開発	徳田	欣次
海運流通の体系化と地域港湾の諸問題	神代	方雅
新潟港の諸問題と将来課題	佐藤	元重
名古屋貿易業界と名古屋港	菅沼	澄
那覇港の現状と方向に関する一考察	山内	盛弘
わが国における海上コンテナ貨物流動の実態について	棚橋	貞明
港湾におけるレジャー機能の展開と地域開発	千須和	富士夫
港湾労働組合形成期の港湾争議	玉井	克輔
CTS建設をめぐって	松岡	英郎
公共埠頭に於ける港湾労働の近代化と福利		

厚生施設について……………	市川勝一
財務諸表からみた鉄鋼専門埠頭……………	山村学
港湾労働者の労働時間に関する一考察……………	土居靖範
和泉雄三著「港湾行政」……………	鈴木暁
今泉敬忠・坪井昭彦共訳「船舶の衝突と海上保険」……………	三村真人
Seaports and Seaport Terminals……………	東海林滋
Transport and Distribution……………	織田政夫
The impact of industrial change……………	富田功
Des Standortsproblem der Seehäfen……………	山上徹

12. 1974 (No. 12) 「地方港湾の役割と課題」

(成山堂発行, 定価 2,500円, 部数あり)

地方港湾における港湾機能の変遷

——長崎港の場合——……………	河地貫一
荏田港の現状と開発計画……………	日高広範
舞鶴港の問題点と地域開発……………	金井萬造
三崎漁港の機能と課題……………	小林照夫
	内藤辰美
能登における地方港湾開発の課題……………	雨宮洋司

地方港湾における管理・運営の諸問題と課題

——小名浜港との関連において——……………	富田功
	山上徹
内貿流通拠点港湾の概念と課題……………	高見玄一郎
国土利用の斉合化と地方港湾……………	神代方雅
日本中世の港湾——和賀江島を中心として——……………	奥富敬之
ポート・サービスにおける2つの形態……………	松岡英郎
発展途上国の経済発展と港湾の役割……………	
——特にインドの経済発展と港湾——……………	米山譲
「需要調整型」港湾体系への課題……………	
——港湾機能の転換と港湾投資——……………	鈴木暁
ハンブルグ港の労働事情……………	山本長英

北見・喜多村編「港湾流通」……………	市来清也
喜多村昌次郎著「欧米の港湾労働」……………	玉井克輔
秋山・佐藤共訳「発展途上国における港湾の諸問題」……………	三村真人
Port Costs and the Demand for Port Facilities……………	織田政夫

13. 1975 (No. 13) 「港湾と物価問題」

(成山堂発行, 定価 2,200 円, 部数あり)

港湾におけるコスト形成の諸問題……………	長尾義三
物価と港湾——価格形成における港湾の位置——……………	柴田悦子
物価問題と港湾の役割……………	東寿
港湾の物流構造からみた物価問題の一側面……………	山村学
市民経済と港湾政策の転換……………	富田功
——物価との関連において——	
元朝港湾政策史研究・序説……………	千須和 富士夫
——貿易管理と港湾を中心として——	
日本古代官津概観——古代港湾官津説の提唱——……………	奥富敬之
エーゲ海の古代港湾・序説……………	高見玄一郎
石川県における港湾管理の実態……………	大音宗昭
船員の余暇問題と港湾福祉施策……………	篠原陽一
ロンドン港湾局開発5か年政策の概要……………	山本長英
北見・荒木著「港湾社会」……………	高橋恵三
波多江俊孝著「関税・税関論」……………	三村真人
日本港湾協会「港湾の安全及び環境保全対策 に関する調査研究」……………	神代方雅
J. M. Thomson ; Modern Transport Economics……………	羽倉弘之

[SUMMARIES]

Fundamental Problems of National Aid for Sea Ports

Fuminobu Tanaka

Important sea-ports contribute to the developments of his national economy and the expansion of foreign trade. Here, we should like to consider that Government ought to adapt a suitable financial policy for his important sea-ports.

In respect to this, in England, as you already know, concerning Port of London, public corporation—financial autonomy—has been adopted, it is needless to say that it economizes national expenditure, but we can not deny that Port of London and other important sea-ports in England can not keep pace with so called sea-ports modernization. On the contrary, important sea-ports in Europe have received a big financial aid from Government and Local Government, so that it has brought to its sea-port prosperity.

We do not take opposition sea-port's public corporation, but it ought to calculate cost price and collect on suitable charge for ports operations, as well as Government and Local Government ought to lavish money on big investment to make progress them.

Problems on Management and Operation in Hinterland

Facilities with relation to Domestic

Trade Port Function

Kiyoya Ichiki

The function of the Domestic Trade Port has to be closely connected with the distribution facilities in the area adjacent to the port in order to make more contribution to the civil life.

As a tendency of the modernization in the physical distribution, many Distribution Centers are now being planned to construct at the hinterlands of main city ports.

From this viewpoint in relation to the civil life, the purpose of this paper is to describe about the problems of management and operation of the distribution facilities at the hinterlands of ports.

An Analysis of Port Administrative Problems Related with Local Finance

Manabu Yamamura

1. Outline of Local Finance systems
2. Some Study Notes of it's Historical Process and Development
3. Local Finance Related with Port Administration
 - (A) Port Economy and it's Characteristics
 - (B) Some Problems of the Infrastructure in Port and Harbour
 - (C) An Analysis of Port Administrative Behavior

Ports and the Social Changes in the Lower Kamakura-period

—From the manorial ports to the commercial ones—

Takayuki Okutomi

Under the Ritsuryo Systems of Ancient Japan, articles of taxations were gathered to each "Koku-ga" (国衙), and sent to Nara or Kyoto by land or by sea. In case of sending articles by sea, each "Koku" (国) were regulated one port to take them in cargo.

But, the Ritsuryo Systems became absolute, and the Manorial Systems took the place of them. Articles of manorial taxations became to be sent to manorial lords in Kyoto from their manors. On this case, sending articles by sea were very cheaper than doing by land. So, most "Zaichi-Ryoshu" (在地領主) tried to find and settle warehouses on seashores and to get their own ports. And then, "Kandori" (梶取) or "Kandorishiki" (梶取職) appeared as an office or an official duty of manors.

The completion and the development of the Kamakura Shogunate (鎌倉幕府), which means a government of Cavaliers and knights began, made quite a big changes in all directions of Medieval Japan. Progress of agricultural technics made the surplus of the harvest. The surplus of the harvest made the commerce developed. The development of the commerce made the Shogunate changed into "Tokuso-Sensei" (得宗専制). Tokuso Sensei government utilized the development of the commerce in a way. Conclusively the commerce developed still more.

Articles of the manorial taxations changed into merchandises. Kandori, also, changed to be a trade merchants by sea. The old manorial ports changed into

the commercial ones, where merchandises were taken in cargo, discharged, and bought.

Ports of Okinawa and East Asian Trade in/around 14 C.

Fujio Chisuwa

After 14 century, Ryukyu sent many good-will missions to China and Southeast Asian countries or Sham, Annam, Java, Palembang, Malacca, Sumatra, Sunda and Batani, and traded porcelains, pepper, dyestuffs and etc., with them.

Until 1429, three governments of San-nan, San-hoku and Chu-san were unified. But, the fact that some of ports in the islands of Ryukyu had borne very interesting role in East Asian trade and in the unity of nation, is proved through Omoro (old folk songs) and Rekidai-Hoan (diplomatic documents).

Contradictions and Problems of Japanese Ports Comprising Defense Facility

—Sasebo as a case—

Akio Nakamoto

1. Preface
2. Characteristics of ex-Japanese naval port
3. Birth and development of ex-Japanese naval port
4. Post-war development of ex-Japanese naval port
5. Contradictions and problems

Of Japanese ports were there are defense facilities of the Japanese Maritime Self Defense Force (JMSDF) and the United States Forces, Japan (USFJ), ex-Japanese naval ports such as Yokosuka, Kure, Maizuru and Sasebo, with the end of the war, have walked their way aiming at peace industrial harbor city, supported by the ex-Military Harbor Transformation Law. However, either a portion or majority of their harbor facility is being stabilized as a part of JMSDF with its establishment following US Occupation Forces. My report is focused on the present situation and problem of Yokosuka and Sasebo, ascribable to the existence of US Forces. Sasebo is exemplified.

The Fundamental Problems of Port and Agricultural Import

Hiroshi Ishizaka

1. Preface
2. Port and Economic Growth

3. Agricultural Import and Economic Growth
4. Port and Agricultural Import
5. Conclusion

Role of Hinterlands in Foreign Trade Port and Methods of Forecasting Cargo Volumes

Shigeo Irie

It appears that any meaningful analysis of port interaction must take account of hinterlands. However, it is difficult to define what areas shall belong to a particular port as its hinterlands, due to the inter-port competition.

First of all, this paper attempts to analyze this point, applying the modified gravity model to the brief data obtained from the reports by the Port Office of the City of Yokohama. Its result of analysis shows R^2 values of regression equations are 0.88 and 0.86 for export and import cargoes respectively, although some technical difficulties are involved in estimating each area's productivity and so on, which have been mainly caused by the insufficient data obtained.

Based on the results of this explanatory model, the fundamental ways of thinking for forecasting the cargo volumes are being suggested. The writer considers that the productivity of hinterlands, the freight cost between hinterland and port, and its time needed for transportation might be the main factors of determining the relation between several hinterlands and a particular port, which this modified gravity model explains to a considerable extent.

The Professional Turnover and Labour Market of the Stevedoring Labourers

Kinji Tokuda

This study covers the changes of stevedoring labours' market by the progress of "Reformation of Transport System". Hereby were studied the reformation of stevedoring system, the construction of stevedoring labour market by the method of analyzing their personal history of profession.

The mechanical stevedoring is advanced with aim to let easy the stevedoring of the bulky cargo, and the progress of unit load system is closely concerned with it, so that the intermodal transportation is developed to a large extent.

This is general tendency and is same in Hokkaido.

In such present conditions, the stevedoring labourers are decreasing, on the other hand the weight of engineers and operators continues to rise remarkably.

Due to the development of containerization and roll-on/roll-off system, the stevedoring labour's work became narrowed, and the work place of stevedoring is moved into the inner land area from port side.

The skill of port labours was particular but, after the "Reformation of Transport System," the particularity of their skill was last and became similar to the one of the other industrial workers such as construction labourers, factory workers and miners, etc.

As the result of it, the port labour market is extended not only to these industries, but also to the field of commerce as shown by the attending of automobile drivers to the port work.

Moreover, the extension of labour market means that it connects with overpopulation in Hokkaido, and gives us an anxiety that it will have influence on the lowering of the level of their wages.

The Weaving Transportation of Container Cargo

—Case of Port of Tokyo—

Sadaaki Tanahashi

1. Preface
2. Analysis of the weaving transportation at Port of Tokyo
3. Analysis of the weaving transportaion at Port of Yokohama
4. Result of analysis
5. Reasons of the weaving transportation
6. Trucks and trailers volume of weaving between Tokyo and Yokohama
7. Conclusion

A Study of Financial Problems of the Port Administration

—Laying Stress on its Present Situation—

Takemasa Okumura

Keizo Takahashi

1. Preface
 - (A) How to approach the Financial problems
 - (B) The Background of the Financial problems
2. Problems Confronting with the Finance of the Port Administration
 - (A) The Present Situation and the Problems of the Finance of the Port Administration
 - (B) Providing the Port Facilities and its Finance

3. Finance of the Port Administration and it's Future
4. Conclusion

A Study of Silo Problems for the Central Terminal Station

Kimisuke Saito

1. Preface
2. Present Condition's CTS (grain) Silo with their Demand and Supply
Foods in Japan
3. Vision of the CTS-Silo
4. Perspective of CTS and it's Problems

編集後記

港湾の社会・経済学的研究は国際的にも複雑にして多難な諸問題をふくみ現代的課題として提示されている。この港湾の複雑な構造性は、いうまでもなく世界的共有語としてとり沙汰されている。しかしながら、欧米先進諸国と異ってこの複雑な構造性の根本的な考え方の相異点（の一つに）は principle（原則論）の意義をいかに把握し機能化すべきであろうか。たとえば、わが国にとって原則論は、タテマエとしてとらえての機能化である。つまりタテマエとしての原則論からホンネとしての原則論へと変身するところに港湾の甘さの構造性が成されてきたのではなかろうか。自からそこにはヴィジョンの乏しさが史的事実からも考証されるからである。したがって創造性の欠如なり、閉鎖的な港湾が余儀なくされてきた嫌いがこの点からも見受けられるのである。もとより、わが国の港湾の形成にとっては工学系の最優先が指摘されるし、次いで法律、経済学等があげられるであろう。しかし近代港湾の研究にとって不可欠なものの一つには経験科学をとおしての広範囲なヨコの壁、つまり隣接諸科学との結びつきを基盤とした港湾研究が成されねばならないし、それは現実ばなれした多くの机上論とは異ってそれらの研究が現実的にも十分に生かされる研究こそが急務であると考えられる。

比較的遠隔の地と考えられがちである沖縄県での年次大会は、会員諸氏の御都合もさることながら執筆希望者の増加と相俟って執筆かつ発表するという本学会の原則は守られ、少しずつでも原則＋タテマエといった灰色の思考から黒白の思考性へと変遷してきたことは、本学会にとって喜ばしい次第である。

とくに本年度の大会開催にあたってはプログラムの作成と沖縄との交渉連絡にあたっていただいた役員関係者の諸先生方にとって大変なる御努力であった事をこの紙上を借りて感謝しここに附記しておかねばならない。

Aug. 1976

（文責・荒木）

（編集委員） 小林照夫、柴田悦子、徳田欣次、荒木智種、富田功（事務局）

◆日本港湾経済学会のあゆみ

1962年	創立総会および第1回大会開催	(横浜港)	
1963年	第2回大会	(東京港)	共通論題 (港湾投資の諸問題)
1964年	第3回大会	(神戸港)	共通論題 (経済発展と港湾経営)
1965年	第4回大会	(名古屋港)	共通論題 (地域開発と港湾)
1966年	第5回大会	(新潟港)	共通論題 (日本海沿岸における港湾の諸問題と将来)
1967年	第6回大会	(北九州・下関港)	共通論題 (輸送の近代化と港湾)
1968年	第7回大会	(小樽・道南諸港)	共通論題 (流通体系の斉合性と港湾の近代化)
1969年	第8回大会	(大阪港)	共通論題 (大都市港湾の諸問題と将来)
1970年	第9回大会	(清水港)	共通論題 (流通革新と埠頭経営)
1971年	第10回大会	(横浜港)	共通論題 (広域港湾と港湾経営の諸問題)
1972年	第11回大会	(神戸港)	共通論題 (輸送システムの変革と港湾運営)
1973年	第12回大会	(名古屋港)	共通論題 (港湾の近代化と地域経済・社会)
1974年	第13回大会	(長崎港)	共通論題 (地方港湾の役割と課題)
1975年	第14回大会	(千葉港)	共通論題 (港湾と物価問題)
1976年	第15回大会	(那覇港)	共通論題 (港湾経営と財政問題)

港湾経営と財政問題

(『港湾経済研究』No. 14)

定価 2300 円

1976年10月15日 印刷

©1976

1976年10月18日 発行

編者 日本港湾経済学会

横浜市中区山下町279の1地先
(横浜市山下埠頭港湾厚生センター)

日本港湾経済学会事務局

TEL 045-641-2556 ☎231

発行者 成山堂書店

代表者 小川 實

印刷者 株式会社 東 徳

発行所 株式会社 成山堂書店

東京都新宿区南元町4-51 (☎ 160)

電話 03-357-5861(代)

振替口座 東京7=78174 番

(分) 3056 (製) 24027 (出) 3819

- ① **港湾総論**
北見俊郎著
シリーズの「総論」として、港湾の全貌をとらえ、これを理論と実態の二面から集大成した。社会科学的広さと手堅い論理構成によって、港湾が直面する大きな問題を理論的に分析すると共に将来のあり方をも示している。
¥3800
- ② **港湾発達史**
北見俊郎編著
港湾一般ならびに関連分野と本邦における種類別主要港湾の事例を通じて、港湾の存在が占める役割を解明するとともに、史的見地からの現代港湾の動向と問題点をも明確化しようと企画するものである。
近 刊
- ③ **港湾経済**
柴田悦子著
港湾経済の研究は、資本主義経済、社会の全体を把握しなければならず、本書はそうした広い視角と資本主義経済、社会の法則性といった本質的問題意識によって一貫されている。
¥1500
- ④ **港湾経営**
北見俊郎著
山本和夫著
港湾を経営体としてつかみ、その中における経営上の原則をあきらかにすると共に将来の港湾経営の原理論を構成しようとする。さらには、日本的なポート・オーソリティのための理論構成にも及ぶ予定である。
近 刊
- ⑤ **港湾産業**
喜多村昌次郎著
港湾の経済、社会的機能を媒体として成立する港湾関係諸企業の現状をふまえながら、これら諸企業の複合体がやがて、「港湾産業として脱皮するについて、必要な諸条件を展望し、考察したものである。
¥1500
- ⑥ **港湾労働**
徳田欣次著
港湾労働を取りまく諸条件と、その実態を明らかにし、その上で将来展望を行ない、近代化の道程を示唆したい。従来港湾労働の究明は6大港を中心にしたものが多いが、地方港の問題も導入。
近 刊
- ⑦ **港湾社会**
北見俊郎著
荒木智種著
港を人間と社会の場としてみることによって、今まで考えられていなかった世界をできるだけえがこうとしている。ジャーナリズム、情報問題をふくめ、情報化社会の港湾機能のあり方をもさぐるようとする。
¥2500
- ⑧ **港湾行政**
和泉雄三著
現代の行政が、豊かな国民生活の形成という具体的課題を担うものであれば港湾においてもかかる将来展望に立って当面する諸問題を解明することが緊要である。このような視点から、港湾行政の現状と問題点を概観する。
¥2200
- ⑨ **港湾と地域**
梶幸雄編著
新しい社会経済地理学の側面から、理論的かつ実証的具体的に、現代日本の港湾の形成とその役割とを分析し解明した。理解を便にする意味から新製のものを含む多くの地図類を随所に掲載した。
近 刊
- ⑩ **港湾流通**
北見俊郎編著
喜多村昌次郎著
流通の合理化を前提として、港湾が一方においてそうした要求をうけながら、一方では、要求に合う生産性を内側から求めようとする諸問題を「研究シリーズ」各巻の執筆者が、共通の問題意識によって書いた論文集である。
¥2200

海 運 ・ 港 湾 関 係 図 書 案 内

流通革新と埠頭経営	日本港湾経済学会編	A 5・320頁・1250円
現代港湾の諸問題	日本港湾経済学会編	A 5・472頁・3000円
輸送システムの変革と港湾	日本港湾経済学会編	A 5・300頁・1800円
港湾と地域経済・社会	日本港湾経済学会編	A 5・372頁・2500円
地方港湾の役割と課題	日本港湾経済学会編	A 5・252頁・2500円
港湾と物価問題	日本港湾経済学会編	A 5・182頁・2200円
港湾運送例規集	運輸省港湾局港政課編	A 5・416頁・1800円
港湾運送事業法論	市川 猛雄 著	A 5・288頁・1600円
港湾新書 港湾流通の実務	運輸港湾産業研究室編・新書	220頁・750円
港湾新書 港湾情報産業の実務	港湾総合研究所編・新書	258頁・980円
港湾運送と港湾管理の基礎理論	住田 正二 著	A 5・296頁・1200円
港湾運送事業法ノート	森山 芳樹 著・新書	220頁・850円
新訂 海 運 の 概 要	岡庭 博 著	A 5・260頁・1800円
海 運 論	東海 林 滋 著	A 5・360頁・2800円
世界海運史	黒田 英雄 著	A 5・364頁・1800円
コンテナの輸送実務	松本 好雄 著	A 5・256頁・950円
国際海上コンテナ輸送をめぐる12章	高村 忠也 編	A 5・290頁・1500円
コンテナ輸送の理論と実際	飯田 秀雄 著	A 5・336頁・1500円
コンテナ輸送の原点	飯田 秀雄 著	A 5・246頁・1800円
海陸複合輸送の研究	飯田 秀雄 著	A 5・270頁・1500円
海運同盟入門	塚本 揆一 著	A 5・310頁・2200円
海運経済論	織田 政夫 著	A 5・392頁・3500円
船舶の衝突と海上保険	今泉・坪井 共訳	A 5・336頁・2500円
長距離フェリーの診断	安原 清 著	A 5・160頁・950円
コンテナへの積付実務	山下新日本 汽船海務部 編	A 5・196頁・1200円
冷凍コンテナ便覧	上村 建二 著	A 5・420頁・3500円
ラッシュ船舶の研究	加藤 信光 著	A 5・276頁・2200円
英文海法集	東京海上火災 保険海損部 編	A 5・504頁・6000円
物流事業 —明日への展望—	大塚 秀夫 著	A 5・176頁・1300円
コンテナ用語辞典	日本海上コンテナ協会 コンテナ用語辞典編集委員会 編	A 5・432頁・4500円