

学 会 記 録

都 市 問 題 と 港 湾

(第16回全国大会(東京港)シンポジウム概要)

昭和52年度東京大会のシンポジウムは、首記論題の研究発表に対する質疑応答をもとにして行われたがここにその要点を取り纏めて収録するものとする。

報告テーマと発表者は次の通りであり、司会は、北見俊郎氏(青山学院大学)であった。

大都市港湾の貨物流動と港湾機能……………関谷義男(東京商船大学)

大都市の港湾と廃棄物の埋立処分……………小林良久(東京都港湾局)

大都市港湾の環境整備問題……………小倉健男(東京都港湾局)

低経済成長下における都市港湾の経営問題……………山本和夫(東京都政策室)

臨海部開発における若干の問題点の考察……………高橋恵三(東京都港湾局)

都市化と経済の変化から見た大都市港湾の展望と課題……………今野修平(国土庁)

奥村：(準備委員会委員長)シンポジウムに先立ちまして一言御挨拶を申し上げたいと思います。

今回の共通論題「都市問題と港湾」というテーマを、昨年までの時点に限って考えた場合と、現在のそれとでは相当の変化があるように感じられます。従来、歴史的に港があり、そこに都市が形成されてきた。そしてそこで、生産と消費が循環し、その過程が近代化、高度化されつつ大都市が形成されて来た。つまり、人間の生活の場として、文明国家における都市社会が、常に港湾という物資供給の場との関連において形成されてきたと考えられます。昭和30年代から40年代にかけての、いわゆる重化学工業化などに代表されるような日本の高度経済成長と、それに伴う生産設備の都市集中、都市人口の増加、そしてそれに伴って港湾の施設を建設、拡充、整備しなければならないという循環の過程があった昭和47・8年までできたのだと思われます。

ところが、石油ショック以降、いわゆる構造不況という形が定着してしまい、設備の過剰、あるいは企業を支える人員の過剰という状態が続いてきた。こうしたことから、現在「都市問題と港湾」を論じようとする場合、数年前の認識を基盤としていてはならないのではないかと思います。これについては先程の今野先生の御発表の中で指摘しておられますが、将来方向を示唆するものとして深い共感を覚えるものです。

今まで私達は大都市あるいは市民のための物資供給、生産の場としての港湾をいかに整備し、いかに経済的に運営していくかに追われてきた気がしますが、スタグフレーションと申しますか構造的な不況と申しますか、そういう経済状態の中にあって、従来の港湾に対する考え方を基調としていてはならないのではないかと思います。すなわち、サンフランシスコ、ニューヨーク、ロスアンゼルス、またロンドンしかり、従来のように都市があり、そこにライナーパースがあるというだけでは、それらの港湾施設は次第に衰微してきている。

今やコンテナリゼーションに代表されるような、在来荷役形態から脱した新しい港湾流通システムが定着してきている。それが今野先生の御指摘のように、既製港湾の周辺に港湾施設の分散という形で発展してきているのだと思われます。

こうした意味で「都市問題と港湾」を見た場合、興味深い研究課題であろうかと思いません。

北見：どうも有難うございました。従来この学会では可成り自由に共通論題を各発表者のお立場からしていただく方式をとっております関係上、必らずしもシンポジウムの席上で、一つに総合的にまとまるとか、方向づけがなされるとか、結論がでるとかという形が困難になっておりますが、その辺もご理解いただきながら進めていきたいと思います。最初にご報告された先生方からご発表の内容のエッセンスだけをくり返していただき、それから皆さんからの質問にお答えいただき、その後に全体での討論に入りたいと思います。

それでは御報告の順序に従いまして簡単に論点のご発表をお願い致します。

関谷：東京港は古くからはしけに依存してきましたが、ここ数十年自動車による道路輸送に移行してきました。今後石油を中心とするエネルギー消費の形がどのように変化するかは予測し難いが、そうした変化が起った場合、それに対応しうるような港湾機能や施設を考えるべきではなからうかと思うわけです。

小林：最近、大都市の港湾では廃棄物の埋立処理場が造成され盛んに埋立処理がなされておりますが、この点につき、国内及び海外の事情を要約してご報告し、その中で問題を二点だけ取り上げて御説明申し上げたわけです。その一点は内部的なとらえ方、経済的効率と負担の公正などの問題、第二点は処理場が港湾区域内に確保されていく過程での理論構成、いわば外部的な見方についてトレード・オフ・モデルを構築してみました。

小倉：私は、大都市港湾における環境整備の問題をとり上げました。このテーマは非常に広範な領域を持つのですが、今回は東京港で具体的に行われている海上公園にポイントを当て、その計画、整備、管理運営等の問題に主眼を置いた次第です。

今後の課題として、環境整備のための費用の負担の問題等が出てくるかと思われますが一応問題提起として紹介致しました。

山本：私は公共港湾という耳慣れない言葉を用いましたが、公共ふ頭に於ける港湾用役の生産と販売という観点から見ますと効率の面で低落傾向が顕著である。こうした点で、ふ頭の経営組織を盛り上げ総合的な港湾経営の姿勢の確立が大切なものではあるまいか。特に減速経済時代といわれる昨今、こうした観点から、公共港湾が運営されなければならないのではないかと申し上げた次第です。

高橋：都市と臨海部、その臨海部の中にも中核的な造船機能といったものまで含まれるのですが、こうした機能はもとも都市との有機的な一体性をもって発展してきたものですが、具体的な現象として、高度経済成長の中でこうした矛盾にどう対処し、解決していったらいいのか、大きくいえばそうした視点です。具体的には、これからの開発の法的なコントロールの方法、埋立地の貸付け方式の導入といったものについてご報告申し上げます。

今野：私は都市問題と港湾という今年度のシンポジウムのテーマを私なりに、都市問題と呼ばれている我々の概念と都市問題自体の中身、最近の結果、さらにその背景にあります日本経済の変化、といった観点から、大都市港湾がどのように変わっていくのかという展望を行ってみました。

関谷先生への質問

1. 日本の港湾は、いわれるようにはしけの追放とこれに代わる接岸荷役の実現及び自動車の利用によって物的生産力を上昇させ、合理化と機械化を実現させてきた。これについての反省が行なわれつつあり、先生も内航海運と港湾の見直しが必要といわれるが、その見直しとは何か。ガソリン使用の自動車利用の軽視の方向につながる見直しなのか、小型船舶の活用または港湾の大都市集中の阻止なのか、それとも別の社会的諸関係からの基本的な見直しか。……………和泉雄三氏（函館大学）
2. 港湾の物流機能が自動車依存のままでよいのか、をも改めて問い直さなければならぬという御指摘を踏まえて、大都市港湾の貨物流動においてはしけが果たす今後の積極的な役割についてご意見を賜りたい。……………北見俊郎氏（青山学院大学）

関谷：和泉先生のご質問について、我が国では現在、都市間の輸送を内航海運、鉄道、トラックがそれぞれ分けあっており、中でもトラック輸送がそのシェアを伸ばしてきております。これは安全、確実、低廉、迅速という点でより有利であると見られているからと思われる。しかし省エネルギーの観点から洗いなおして、最適な輸送機関が選択されるべきであろうと思われます。これは単にコマーシャルベースで行われるのではなく、国の政策として実施されるべきではないか。

こう考えた時に、内航海運が再び見直されるべきではないか、そういう意味で申し上げたわけです。

北見先生の質問についてですが、私は前々からはしけの効用について高く評価してまいりました。現在の港湾に対する公共投資のそれは、はしけを排除する方向で進められてきた。これは高度成長時代の中でやむをえなかったかもしれませんが。はしけは港湾における貨物量の増減に柔軟に対応し得る重要な機能を持っています。そのはしけを港湾運送事業者が維持していくのは、現在では非常に困難な状態に立ち到っており、はしけを買い上げるといった状態まで追込まれています。したがって港湾管理者がはしけを持つといったような形で公共性をもたせながら、はしけを港湾施設の一部として、港湾機能の一部として機能させることが将来有益であろうかと思われます。

小林先生への質問

アメリカのゴミ処理について、アメリカの国内法で資源回収、減量、費用節減が打ち出されていることを知ったのですが、わが国のこの事に関する法的整備の可能性はあるんですか。この点、ヨーロッパ諸国の状態がわかれば加えてお教え下さい。……………

……………柴田悦子氏（大阪市立大学）

小林：第一点の方ですが、日本でも精神的にはこういうことでなければならないと異句同音にとえられていますので、私は可能性ありかと思えます。しかし、いまのところ立法処置うんぬんは聞いておりません。したがって今のところ実務者の努力の域を出ていない。実際、私共もこの辺を強く打ち出して少し余分な費用がかかっても出来るだけやろうじゃないかという方向を取っていますので、いずれ法律の形であらわれてくるんじゃないかと思えます。ヨーロッパ諸国の状況については、やはり有機質のゴミがたくさん出るという状態をなんとか技術的に解決しようとして、例えば破碎といった技術開発を行ない、

その結果、非常に衛生的な処分ができ、効果の方も非常によいと聞いております。国情が
 大分違っていてヨーロッパの方では埋立処分にしても、日本のように海をぐるっと囲んで
 水面に捨てるということはほとんどない。砂漠、湿地などの不毛の地を選んで廃棄してい
 るようです。ちよっと日本とは国情は違いますが技術的な面ではかなりの進歩があり、参
 考になる部分があると思います。

小倉先生への質問

1. 港湾を市民の側の公園として提供する構想の具体化は立派なものだと思います。

先日の見学の際に防波堤で釣をしている人を見かけましたが、水質がきれいになって
 魚が住めるようになったせいですか。どんな魚がとれるのでしょうか。……………

……………和泉雄三氏（函館大学）

小倉：防波堤で釣をしているということは端的にある問題を提起しております。港湾管
 理者にも、いろいろな課題が与えられる時代になってまいったと思います。実は私どもで
 も調査委員会を作り、調査を進めている段階ですが、現在ある空間がどの様な形で利用さ
 れているのか、或は利用されうるのか得ないのか、こうしたことが今後解決さるべき問題
 であろうかと思われます。

都の水質検査の結果によりますと、確かに水がきれいになったといわれております。釣
 った魚が食べられるかどうかについては、十分調べてからでないとはっきりお答え致しか
 ねますが、一年性の魚、例えばハゼなどは大丈夫であろう。二年性、三年性の魚などはP
 C Bなどの蓄積があるのではないかといわれております。しかしアサリなどは食用に供さ
 れているようです。

山本先生への質問

1. 現在の港湾法の枠内での公共利用の限界はどうなっているか。港湾法の中で公共施設
 を賃貸するという賃貸条項について、賃貸の対象が港運、海運、荷主というものの組合
 せによるグループならば賃貸することができるのかどうか。そうした関係について、それ
 から港湾自体、東京湾でそういう組み合わせのグループを組織する場合にどう考えるのか。

……………千須和富士夫氏（港湾経済研究所）

2. 港湾管理者財政の強化と公共規制の関係についてどう考えますか。……………

……………富田 功氏（港湾労働経済研究所）

3. 都市港湾の経営問題というのは都市圏港湾、ないしは広域港湾という視点からとらえ
 ていったほうが、良いのではないかと。……………山村 学氏（法政大学）

山本：千須和先生のご質問につきまして現行の港湾法の中での公共利用の限界は、法律
 とか通達をあげると三つあると考えます。そのひとつは、港湾法13条の、私企業の負担
 と、私企業競争禁止で、もう一つが、国費を用いている公費施設を貸す場合の規定、さら
 に他のひとつが2288通達という非常に有名な通達ですが、公費施設を専用する場合の通達
 です。特に千須和先生のご質問の公共施設を賃貸する場合ですが、借受けの対象が、港
 運、海運、荷主のいずれであろうと、あるいはその組み合わせであろうと、港湾法の中では
 同じ扱いであろうかと思われます。現在、東京港で物資別専用ふ頭で、港運業や荷主の組
 み合わせで利用している例がありますが、これは現行港湾法の体系以外での受けとめ方での

利用でございます。その辺の基準は2288通達に明示されておりますが、公共岸壁をそのまま貸すことは、対象がどのような業種であれ、認められておりません。

管理者自体どう考えるのかという点につきましては、全くの私見になりますが、一律に否定するのではなしに、貨物の種類、期間、対象者などの基準を設けて一件ごとに査定していくといった方向で公共規制を見直す必要があるのではなかろうかと考えます。

富田先生のご質問ですが、極端な表現かも知れませんが、現在の公共ふ頭は、悪平等の公平が存在するように感じます。公共ふ頭を利用する方々は必ずしも安く使っていない。確かに単価は安いのですが能率があがらない。従って結果的に高いものについてしまう。そういう公共ふ頭を多く抱えていること自体、管理者にとって資本の回転率が悪く管理者財政を圧迫してきます。岸壁の1平方メートル当りの扱い量を比較してみますと明らかです。

もうひとつ見逃せないのは、公共ふ頭であるが故に、管理者は一般的に使える附帯設備を作る。もし物資別、航路別、荷姿別などの形で専用使用することを念頭に置いて作り、それに合致したグループに貸す形をとるならば、資金効率の点からもっと効果があろうかと思われます。

山村先生のご指摘ですが、私は単独の港湾の中ですらふ頭の経営問題についての理念が確立されていないと思うんです。そうした基本的なものに欠けるので、それを整備することが大事ではないかと考えます。

高橋先生への質問

1. 東京都港湾審議会等の機構の土地利用計画作成上、活用の限界というようなものがあるのか。もしなければ管理者側が主体的に利用プランを提示して、利用者の選定、利用ガイドラインを作ることはどうか。これが出来ないのはふ頭制度か、投資の回収期間の制約など外部要因によるのだろうか。……………千須和富士夫氏
2. 臨海部開発の方向と東京湾の機能に関して、近隣諸港、東京湾全体としての調整は具体的にどのようにしているのか。それに関した問題点として指摘されることがあればお示し下さい。……………二宮氏

高橋：土地利用計画とは一体何なのか。その定義は必ずしも明確ではありません。通常港湾管理者が港湾計画の上で作成する土地利用計画は平面的な利用プランに流れるのが実情のようです。本来、もっと開発といった、いわば主体的な利用のあり方で踏み込んだ計画がなされなければならないと思います。これに対して何が制度的な制約があるのか、ということですが、必ずしも制度的、法的な制約があるわけではありません。そういう意味で、私達作側の主体性が発揮され得るものと思われます。その点では開発手法に関する理論の積み重ねが弱かったと思っています。外的な制約条件としては投資の回収期間がある。早く投資を回収しなければならないということで、具体的には民間主導にまかせ、あるいは利用者にかかせるという形がありました。今後はそういう制約を極力克服して、管理者の側が主体的なプランを提示して進めていかなくてはならないと考えています。

二宮先生のご質問ですが、近隣諸港あるいは湾内の調整について、内容的にあるいは、機能的に調整がどのように行われているのか、制度上、そのような調整がどのように担保

されるのかといった内容があらうかと思われます。内容的には従来、横浜港は外貿港、東京港は内貿港、川崎港は重化学工業港といった機能分担が暗黙のうちに湾内秩序という形で前提にされていた。それが40年代に大きく変わったのが現実だろうと思います。

それでは、そういう変化はどうして生じたのかということ、実体的には、何らかの調整が行なわれたというよりは、各港が、それぞれの対応を進めていくうちに、こういう形に具体化してしまったというのが現実であらうかと思われます。そういう意味で、これからの経済条件の中で、そのような調整をどう進めていくかが大きな問題となります。

制度的には、元来の管理者と運輸省の港湾局、第二港湾建設局などによる協議会がありますが、今申し上げましたように、内部的な問題がいろいろありますので、必ずしも制度的な調整が十分機能しているとはいえない状態ではないかと思います。

今野先生への質問

1. 大都市といわれる概念にもとづく政府行政機構と港湾等の性格要素の集合体だと、これを解析してそのひとつひとつについて論旨を進められなければならないのではないのか。単にこれらを集めた大都市概念では論理的に飛躍になるのではないのか。そういう意味で発表された論文に引用された統計と、大都市港湾の課題として指摘されている部分には飛躍があるのではないのでしょうか。……………東 寿氏（東海大学）
2. 都市と港湾のかかわり合いの結果を、今後の港湾問題の課題として真剣に考えなければならぬと思います。ところで東京湾、大阪湾での広域港湾体制の実現の可能性についていかが考えられますか。……………奥村武正氏（東京鉄鋼埠頭）
3. 巨大都市化の変化を新しい都市時代の到来とみられつつあるといわれましたが、それは大都市港湾の限界を認識し、港湾と工業が地方分散されたものと理解されるが、これは大都市問題の発生が原因となって自然発生的に起きてきたものなのでしょうか。それとも先生の力説されるように、新しい経済時代、安定成長経済への移行が原因になって起る必然的なものなのでしょうか。……………和泉雄三氏（函館大学）
4. 時間変化、時系列で見た場合に、政策的には人口と産業の分散政策があり、それに伴う公共投資の増大があると予測されますが、現状の国の財政から見た場合、どのような解決策が考えられるのでしょうか。……………神代方雅氏（クマシロ・システム設計）
5. 論題の背景として、地域分権の方向をどのように考えておられるのでしょうか。……………山村 学氏（法政大学）

今野：東先生の御質問についてですが、私も大都市は、外部的には集積の利益によって集まってきたあらゆる集合体であり、都市そのものが有機的集合体であるという考え方を持っております。そういう意味で性格要素という先生の論文、解析手法をそのままとらせていただければ、先生のご指摘の通りだと思います。大都市港湾という言葉ひとつをとりましても政治学、行政学、あるいは経済学、地理学、社会学、場合によっては自然科学の点からも、いろいろな定義づけがありますし概念もありますので、それを一つ一つ究明しなくてはならない。また大都市を構成している集合体の様相を見ますと先生のご指摘の通りだと思います。紙数の制限もあり、きめ細かな論理構築が出来なかったことをお詫びしなければなりません。従いまして、一断面であると認識しながらもこの港湾経済学会のシ

ンポジウムという点を考えてあえて提起しました次第ですので、ご了解いただければ幸いです。基本的には戦後、都市問題を幾多の分野の方々が研究してこられ、書籍にもなって参りましたが、特に社会学がこの都市問題に積極的に取り組んできていると考えます。「都市問題と港湾」というテーマが学会で取り上げられましたので、経済学的な経済の結果の解析と社会学的な都市問題の解析という二つの手法を使ってみたことを、あえて弁明させていただきます。

次に奥村先生のご質問についてですが、港湾を私は一つの空間的な財というと考え方をしているのですが、特に資本主義経済の中での港湾行政といったように行政とからめた形で見たとき、常に課題になるのが資本の論理と計画の論理のぶつかり合いではないかと思えます。むしろ私が今回ふれました点につきまして、いわば商品経済、資本主義経済を前提とした場合、当然のことながら地域的な機能分担というようなことが大都市問題の中でおきていて、それが港湾にも出てきている。それが一つの大きな経済圏という中で起きているので、そのままにしておくよりはそれを調整、調和していくために広域港湾体制という考え方で対処していてもいいのではあるまいか、という問題意識で提起しました。ただ現実の問題と致しましては私自身も悲観的です。現在の港湾管理の制度は日本で一般的に定着化しています。それには日本的な落ち着きがあって、その背景には日本の社会が持っているタテ社会、それからある面では行政圏の強さに支えられた形での定着性があると考えています。これが港湾だけでなく広域行政のむずかしい問題点になっている。一部には消防、水利問題、域内ふ頭の問題などの点で、かなり新しい広域行政が新全総で広域的生活圏と定義された以降、かなり進んできた面がありますので、全く希望がないというわけではないんですが、矢張り今の港湾の管理者制度がある意味で非常に落ち着いているのは、県、市という行政の中に日本的な社会的背景があるからで、ここでいう広域港湾はなかなか現実にはむずかしい問題があります。

もう一つむずかしい問題点としては、細かな行政区画帯、いわば現在の府県行政自体は明治初期の日本の地域経済の大きさ、動きに対応した形で生かえてきて、今日の都道府県制、あるいはその下の市町村制があるという説があります。その説を正しかったと仮定すると、それにひきかえ今日のように非常に経済機構が大きくなって、地域経済の範囲も非常に広く大きくなったのに、そのギャップがあることを充分に承知していながら、なかなか県制、市町村制の改革が進まないのは、それなりにむずかしい背景があるのだろうと考えています。

ただ経済が大きくなるにつれておきてきた地域的な機能分担は、現実には進行しているので、すから、実体的研究にもとづく問題認識が要重だと思います。

次に和泉先生のご質問についてですが、日本経済の高度経済成長の発達という新しい時代の到来は国内的な問題ももちろん大きく変りましたし、それと同時に今までの日本の経済地域的な観点から、日本経済の発展を考えたときの変革とを比べたときに、もっとも基本的、構造的に違っている問題は国際経済的な変化とかかわりあい非常に強かったということだと思います。

したがって今日の安定成長は、そういう意味で世界的な流れの中で日本経済がそういう方向に流されているとの指摘もできると思います。一方において、地域経済はあきらかに巨大都市に集中し、集積の利益を享受していた高度経済成長時代のパターンが大部変わってきた。そして経済外的な負担が非常に大きくなり外部不経済の拡大といわれました。こ

の外部不経済の拡大のスピードが、巨大都市とそれ以外の都市と比べた場合、やはり巨大都市が非常に大きくなってきていることが事実です。私としては世界的な経済の中での基本的な動き、地域経済的な自然的秩序が共鳴した形でおきているところに、ある意味での不気味さ、力強さ、根の深さを感じています。

実は、巨大都市の集中を何らかの形で排除し、地方分散化を進めていくことが、日本の国土を利用する点で、非常に重要であると戦前からいわれていた。その意味で政策的な観点からしますと、短期的でなく長期的な課題としてあった。その問題をおし進めるのにやや都合のいい状況になってきたというように私は考えております。非常にむずかしい問題ですが、日本国内の地域的な経済の動きは、先程ご説明したような認識をしています。これはかなり敢然たる事実のような形でいろいろ指摘できると思います。第三次全国総合開発計画でも、基本的な政策をそういう点においております。その中での投資の方向と致しまして地方提示のための公共投資というものを公共投資の配分の第一にあげています。

経済の構造自体は、高度経済成長時代と相対して見ますと、財政的な問題あるいは経済構造自体が民間設備投資主導型から、公共投資、住宅投資主導型という形で内面的に変ってきていますので、その辺の問題が今後どのようになるか、経済学における経済政策にとって大きな課題でしょうし、行政の側の経済政策としてこれから細かな問題がつめられると思います。

山村先生へのお答えですが、今までの高度経済成長期の前期における巨大都市集中から、かなり地方が力をつけてくる時代を迎えつつあると思います。地域経済自体がどのような形で一つのまとまりを持ってくるのかというのが、これからの地域経済のひとつの課題になってくるのではないかと考えます。そういう中で地域分担の方向は、マクロに言えば次第に確立されてくるであろうし、極く細かな問題で見えていくならば、エネルギーの高価化時代を迎えることは、交通にとって無駄な輸送を極力排除する動きが明確になってくる。そのような方向を考えております。

北見：どうも有難うございました。以上で各発表者の先生に対しましての質問票によるご質問に対してのお答えをいただいたわけでございますが、そのお答えに対して更にご質問やご意見があらうかと思ひます。マイクを持って行きますので手を挙げていただきたいと思ひます。

千須和：山本先生に直接というよりは皆さんのご意見を集めてはどうかという問題提起ですが、山本先生に限って申し上げると、先生がふれておられる港湾管理者と港湾産業を結ぶ契約型の、港湾用役生産のシステムを作る考え方は専用使用の形態でないとなりたない論理になるのではないかと思います。もう一つ港湾管理者が主体的に現行の港湾法の内容をいかにその精神に沿って生かすかという視点でお考えになれないのだろうか。例を他港に求めますと、シスコ型、ニューヨーク型各港のコンテナふ頭、ニューワーク、オークランド、シアトルなどで繁栄する専用型、などが挙げられると思いますが、港湾管理者が主体的に情報管理機能を強めながら運営していく、そういうことこそまさに港湾の近代化の一つの側面ではないかと思います。それを管理者の立場で主体的にとらえて国の政策の中に反映できないものだろうか。こうした点で議論を湧かせていただければと考えるわけです。

山本：第一点の方は千須和先生のおっしゃるように、私も論文の中の用役生産・販売の

部分システム図に示しました通り実現の第一段階として公共規制の再検討に手をつけなければならないと申し上げています。たぶん方向としては意見が一致していると思います。

第二点につきましては、そういう事項については各港で随分と協議を重ねています。ただ、今までの公共ふ頭の運営では、別な通達、法律というシステムで解決されてきてしまっています。港湾法の運用を変えようじゃないかということでは、少なくとも今までは実現してきておりません。ただ、おっしゃるような議論は随分と八大港の管理者会議の中などでいつもテーマとしてとり上げられ議論されておりました。

和泉：今野先生のお説の中で二、三気になった言葉使いをなさっておられるので、私なりの意見を述べさせていただきます。先生の第二の論点の、高度経済成長から現在の低成長経済時代のスタートを新しい経済秩序の到来と解釈されたんですが、私はそうは考えておりません。例えば、高度経済成長という、或は停滞といっても、経済学部では古くから景気変動論があります。長く続いた高度経済成長期は一括すると10年間続いた好況である。現在のそれは景気変動の中で好況がやんだときの不況である。それは資本主義経済の体質上自然的におこる流れであって、決して新しい経済秩序が存在すると解釈してはいけなくと考えます。これは私の考え方です。

もう一点ですが、確かにいわれるように、港湾と工業の地方分散は実証的には確かにその通りだと思います。それが仮りに東京、大阪、神戸のような大都市でおきたさまざまな都市問題の集中の結果をただ地方に分散するのでは困る。やはり、そこに公害をおこさない、あるいは地域住民に歓迎されるような形での分散化は大賛成である。私はそのように考えます。

今野：私は石油ショック以降の変化は、さきほど申し上げたように和泉先生の意見とは全く違っていてまして、景気変動ではおさえられないというふうに意識しています。

高度経済成長期の中でもGNPの動きなどを解析しますと、一番低い時は2%程度の年がありました。そういうのが景気変動という形でいえるのではないかと思います。

昭和45年から48年にかけて、可成り成長率が高い中で内面的にいろいろな問題がある。48年の後半に石油ショックが起きまして、たまたま石油ショックという大揺れの中で、問題が隠れた形になってしまった。戦後30年にわたる日本経済の発展段階の中で一つの新らしい経済段階に入っていく。そういう抜本的な経済の構造変化、産業の構造変化を今までの延長線としてとらえることには問題があるかと思っています。

従いまして、和泉先生とはできればもう少しご議論して御指導いただきたいと思いますが、本題とは離れますのでこの辺でやめたいと思います。

それから地方分散の問題につきましては、種々の具体的な政策はご指摘の通りと思います。

神代：私は今野先生のご意見に全く賛成です。その点和泉先生と若干意見を異にするかもしれませんが。

大都市問題は二つの意味に分けて考えられる。経済的には石油ショック以降の産業構造の問題、都市あるいは東海道ベルト地帯の過密のマイナス現象、の二つです。

前段の産業構造の問題についてそういう方向の解決をしなければならない。さしせまって大都市の過密現象に対して大変な不経済現象が起きてきているのは明らかです。具体例では水の問題がさしせまった問題として、ベルト地帯の中にあります。それをどうにかし

なければならぬという現実がそこにある。これは日本列島全体の問題である。それがたまたま大都市東京の問題であると解釈します。こうした諸問題を解決するにはどうしたらよいのか。放置しておけるのか。時間的に見て、いつの時点にどのような解決をしなければならないのか。こうした事を考えますと、今野先生がいわれた「資本の論理と計画の論理のぶつかり合い」を痛切に感ぜざるを得ません。

山村：今度の新しい第三次全国総合開発計画の中で提起されている、新しい地域社会をつくっていくという、いわゆる定住構想というものの考え方、理念がどこにあるのか、新しい地域社会を考えていく場合に基本的な方法、あるいは方向づけだけでも結構ですがお聞かせいただければと思います。

今野：定住構想を打ち出しておりますが、いままでの地域開発、地域経済の論理を反省して、いろいろな方のご意見をお聞きしました。定住構想は、一つは国土の過密、過疎を解消し、大都市集中を抑制し、地方への出向をはかるという国土利用の均衡化。もう一つは自然環境、生活環境、生産環境の均衡ある発展で、人間の居住の総合的環境整備という二つの柱からなっています。生産環境の主導的な整備による地域開発を打ち出した点を改めたところが定住構想です。それだけに、各環境整備のバランスをとっている時点では抑制的に、あるいは市民一人一人の立場をとり、調和調整していくという大きな宿題が残されていると思います。

山村：お説の通りかと思いますが、現状では、中央における地方行政はあまりにも機関委任が多い。港そのものが地方のものになっているのかどうかという点で地方分権を考えた場合、そこら辺の機関委任のあり方という問題をもっと考えたらいいのではないかと思う。そうした意味で地域分権を考えた場合、構想の中にあるとしたらどんな考え方なのかを質問したつもりです。

北見：この問題非常に白熱化してまいりまして、私も関心があり興味深いんですが、いかがでしょう今野先生、問題提起をしていただいたということで……、それでは時間の点もございますので、東先生、よろしいでしょうか。

東：今年の共通課題の「都市問題と港湾」を、今思えば「港湾と都市問題」とすればよかったかと思っております。それはそれとして、運輸省で省エネルギーの推算をやりましたね、あれは鉄道が非常に有利なように結論が出ております。私はあの計算の一番最初の過程、例えば重油の問題から始まって電力にかかわっているあたりに少し疑問があります。私はあなたのいわれるように、今度の三全総にとって、内航海運あるいは内航港湾の問題に一つの危機がおこるのではないかと心配しております。

それから、はしけの問題ですが、はしけのない港、使わない港、例えば清水のようにほとんどはしけのない港を、私は作りたいと思っています。なぜまだ残っているかという、東京とか大阪とか河川に慣れたものでは、後になって変ろうとしても変りえないところがある。このはしけ問題は港運業法ができた時、はしけ業と沿岸業を分けてしまった。あれがひとつの原因だと思う。もとははしけの人々が沿岸をやっていたんですね。それが一つ。

はしけ業の料率問題、はしけで二回移すことになって料率が決められている。だからそんなことをするはずがないような料率が決められている。これは何とかしなければならぬ

い問題だと思います。それではこうした問題をかかえながら、なぜはしけがそのままになっているかという点、大阪では三千万トンのうち二千トンを3つの川ではしけを使って運んでいるわけです。これは港湾計画の考え方の不足だと思う。ふ頭を作って、ふ頭で扱う荷物の流通経済活動の場である都市地域と一緒に考えなかった。そこにはしけがまだ多く使われている現実がある。以上3つの点を指摘しておきます。

北見：あとわずかな時間でございますが、以上とは関係を区切りまして皆さんがたのほうから、全体的、あるいは本質的な問題でも結構ですが、ご発言お願い致します。

神代：小林先生に運輸省のお立場になってお考えいただければと思います。

大港湾では、お話にありましたように埋立がおこなわれているのですが、地方にいくと埋めようと思っても水面がない。とはいえ何らかの方法で処理しなければならない。そこで全国ベースで塵埃処理を考えられないかなという気がするんですが。何か特殊のゴミ輸送船とか大型船を用いまして適当な所に効果的な埋立をして、効果的な資源回収をする。こういう全国ベース計画が考えられないかなと思うんですが、いかがなものでしょうか。

小林：大変貴重なご意見だと思いますが、お話のような具体策となりますと、大都市でこの問題を扱っております私たちには耳新らしいことです。こうした問題提起がなされますと、考え方として二つあると思います。一つは、大都市でも同じことがある。もう埋める場所がない。大都市サイドでは、何とか共同資本にし、なおかつ跡地が有効に使える処分地を、たとえば東京湾内、大阪湾内で確保しなければどうにもならないという提起がなされております。特に地方の港湾では、なかなか廃棄物で埋め立てをしていくという場所を得るのは難しい問題があるかと思います。したがって二つ、地方と大都市についての両方を考えなければならない気がします。

これは技術論になりますが、例えば燃えるゴミを船上で燃やし洋上航海しながら、ちょうど燃え終った頃処分地へ着いて埋立処分してしまうシステムはどうかという話がありました。機械的にはそういう事も考えていかなければならないと思いますが、具体的にはまだそういう話が、地方についてはできておりません。

北見：どうも有難うございました。時間がございましたら、これから本格的な討論が始まるころかと思います。各先生方にご発表いただきましたそれぞれの内容の性格的なものを体系化し、組み合わせながら、相互関連などをディスカッションいただきますと、共通テーマ本来の問題意識に沿った結論的なものが、ある程度方向づけがなされるのではないかと思います。時間の関係で無理であったことをお詫び致します。

しかしながら、各先生のお話なり、ご質疑を通じまして、問題をより深く掘り下げられましたこと、問題提起が明確になったことなど、有意義なシンポジウムであったかと思います。

最後に、準備委員会委員長の奥村先生に閉会の辞をお願い致します。

奥村：簡単に閉会の辞を述べさせていただきます。

第16回の全国大会がつつがなく終了致しました。唯今のシンポジウムを拝聴しております。諸先生がそれぞれの立場からテーマにアプローチしておられる。

今や港湾は単なる物流の場だけではなく、都市住民の側からいろいろな問題を投げかけられている。その結果としての廃棄物処理、海上公園構想、エネルギー問題、はしけの間

題などを、東京湾を舞台としてやっていただきましたが、非常に貴重な過程であったと思っております。

今後もおおいに各方面からご研究なされまして、来年の北海道大会にその成果をご発表願えるものと楽しみにしております。

昨日、今日にわたりまして熱心なご発表ご討論をいただき、有難うございました。準備委員長と致しまして、東京で開催できてよかったと思っております。皆様方のご健康をお祈り致しまして、第16回全国大会の閉会の辞といたします。

(注) 本記はシンポジウムの録音を富田功氏(港湾労働経済研究所)がおこされ、それをもとにして、松橋幸一氏(横浜港湾カレッジ)によって要約されたものである。

学 会 記 事

1. 第16回全国大会（東京）概要

昭和52年度の第16回全国大会は昭和53年10月23日(日)～25日(火)の間、日本交通協会大会場を中心にして開催された（詳細については下記プログラムをご参照）。

本大会の共通論題は、とくに「都市問題と港湾」と題し、大都市港湾における貨物流動、廃棄物埋立処分、環境整備等の都市のかかえる生々しい諸問題と港湾との関係をはじめ、都市港湾の経営、臨海部開発、ならびにこれからの大都市港湾の展望など、都市と港湾の現実的な、しかも本質的な諸問題につき発表された。なお、これらの6名による諸発表をもとにシンポジウムが開かれ、活潑な討論が展開された（このシンポジウムの内容については、別途収録されて本誌に掲載されるはずである）。

一方自由論題は、江戸湊と都市構造、元代の開港都市等の歴史的研究（これらは共通論題とも関連する）、貿易の利用港湾選択基準、輸入木材と港湾、港湾「近代化」論等々、パネェティに富む有意義な5名の発表をみた（以上の諸発表の内容は、学会年報 No.15に収録されている）。

また会期中には、東京港見学会、東京港のフィルム上映、総会、懇親会等がもたれ、100余名の出席者をむかえ有意義な大会が終了した。以上の3日間に亘る大会は、第16回大会準備委員会（委員長 奥村武正氏）のもとに、主として東京都港湾局ならびに関係者各位の絶大なご尽力のもとに準備が進められたことを銘記して心から感謝をする次第である。なお、昭和52年度は理事・役員の改選期にあたり、会則にもとづく投票の結果が総会時に発表され（下記参照）、次回第17回大会（北海道）の準備に入ることにした。さらに現下の学会の問題点は、オイル・ショック以来、会員の会費未納者が増加し、財政がきわめて悪化していること、したがって会員一同のより一層の協力方が要請された。

大会プログラム

月 日	時 間	行 事 内 容	会 場	備 考
10/23 (日)	13:30 }	東京港見学会 (見学会記念撮影)	(集合地)東京都庁第1庁舎前 (解散地)東京駅八重州口	バス発着
	16:00			
	18:30 }	理事・役員会	青学会館	渋谷
	20:30			
10/24 (月)	9:30 }	映画会(東京港)	報告会々場	丸の内新 国際ビル
	10:00			
	10:10 }	研究報告会 (自由論題)	報告会々場	〃
	12:40			
	12:40 }	昼食・休憩		〃
	13:40			
	13:40 }	研究報告会 (自由論題)	報告会々場	〃
	15:20			

10/24 (月)	15:30 }	総 会	報告会々場	丸の内新 国際ビル
	16:30			
10/25 (火)	17:00 }	懇 親 会	報告会々場	〃
	19:00			
	9:00 }	研究報告会 (共通論題)	報告会々場	〃
	11:40			
	11:40 :	昼食・休憩		〃
	12:40			
	12:40 }	研究報告会 (共通論題)	報告会々場	〃
	14:40			
	15:00 }	シンポジウム	報告会々場	〃
	17:00			

研究報告会・シンポジウムプログラム

自由論題 (報告40分, 質問10分)

- | | | |
|---|---|-------------------|
| ① | 江戸の都市構造と湊 | (東京都港湾局) 佐藤 正 夫 |
| ② | 元代の開港都市について | (港湾経済研究所) 千須和富士夫 |
| ③ | 貿易における利用港湾選択基準に関する一考察(明治学院大学)岡崎不二男
..... | (名古屋港管理組合) 木村 武 彦 |
| ④ | 輸入木材と港湾 | (日通総合研究所) 斎藤 公 助 |
| ⑤ | 港湾の経済学的研究にみる「近代化」論の視角
..... | (関東学院大学) 小林 照 夫 |

共通論題 (都市問題と港湾) (報告40分, 質問はシンポジウムにて)

- | | | |
|-----------------------|------------------------|--------------------------|
| ① | 大都市港湾の貨物流動と港湾機能 | (東京商船大学) 関谷 義 男 |
| ② | 大都市の港湾と廃棄物埋立処分 | (東京都港湾局) 小林 良 久 |
| ③ | 大都市港湾の環境整備問題 | (東京都港湾局) 小倉 健 男 |
| ④ | 低成長経済下の都市港湾と経営問題 | (東京都港湾局) 山本 和 夫 |
| ⑤ | 臨海部の開発と大都市問題 | (東京都港湾局) 高橋 恵 三 |
| ⑥ | 都市問題の変化と大都市港湾の展望 | (国土庁) 今野 修 平 |
| シンポジウム『都市問題と港湾』 | | 座長 (青山学院大学) 北見 俊 郎 |

学会役員改選結果

会 長 東 寿	名誉会長 柴 田 銀 次 郎
副 会 長 北 見 俊 郎	顧問 佐 藤 肇 市
	〃 大 久 保 喜 市
理 事 (〇印常任理事)	
(北 海 道) 6 名	
〇徳 田 欣 次 郎	和 泉 雄 三
筒 浦 明	五十嵐 日出夫
	神 代 方 雅 松 沢 太 郎
(関 東 ・ 東 北) 14 名	
北 見 俊 郎	〇喜多村 昌次郎
〇高 見 玄一郎	今 野 修 平
中 西 睦	麻 生 平八郎
小 林 良 久	横 浜 市 港 湾 局
	東 寿 山 村 学
	〇奥 村 武 正 桎 幸 雄
	伊 坂 市 助 荒 木 智 種
	東 京 都 港 湾 局
(北 陸) 3 名	
〇佐 藤 元 重	大久保 政 賢
	橘 康太郎
(中 部) 5 名	
野 村 寅三郎	酒 井 正三郎
名古屋港管理組合	〇橋 本 英 三 田 中 文 信
(関 西 ・ 広 島) 9 名	
〇柴 田 悦 子	柴 田 銀 次 郎
米 花 稔	岡 庭 博
大阪市港湾局	〇是 常 福 治 高 村 忠 也
	長 尾 義 三 神 戸 市 港 湾 局
(九 州 ・ 沖 縄) 3 名	
西 原 峯 次 郎	〇田 原 栄 一
	北九州港管理組合
評 議 員	
(北 海 道) 4 名	
永 瀬 栄 治	田 中 敦 幸
	井 出 富 太 郎 工 藤 勲
(関 東 ・ 東 北) 13 名	
関 谷 義 男	山 本 和 夫
松 本 清	寺 谷 武 明
古 川 哲 次 郎	赤 羽 憲 男
富 田 功	市 来 清 也
	市 川 猛 雄
	大 島 藤 太 郎
	織 田 政 夫
	浮 穴 和 俊
	小 林 照 夫
(北 陸) 2 名	
米 山 讓	長 谷 川 頼 清

(中 部) 4 名			
鈴木 要二	松 永 嘉 夫	井 関 弘太郎	蟹 江 猛
(関西・広島) 7 名			
佐々木 誠 治	山 本 泰 督	東海林 滋	前 田 義 信
宮 下 国 生	秋 山 一 郎	今 村 理	
(九州・沖縄) 2 名			
松 本 勇	久 場 政 彦		
(事 務 局)			
事務局長 北 見 俊 郎	幹 事 三 村 真 人	小 林 照 夫	
富 田 功	松 橋 幸 一	渡 辺 啓 文	

2. 部会活動状況

北 海 道 部 会

(1) 研 究 会

○昭和52年第2回研究会を9月1日、札幌市北海道経済センタービルに於て開催しました。

昭和53年8月開催の日本港湾経済学会第17回大会のプレ的性格もあり、道内諸重要港湾の管理者関係の参加、地元商工会議所の協力によって、内容のある研究会として盛会でした。

なお、この研究会に日本港湾経済学会の北見俊郎副会長が遠路にかかわらずご出席、「わが国における港湾管理・運営と課題」についての記念講演をされて、研究会を更に実あるものとしていただきました。

○研究会の課題

北海道における各港湾の管理者と問題点について、

○研究会の次第

開 会 の 辞 北海道部会会長 筒 浦 明

研 究 報 告 座 長 神 代 方 雅 (クマシロ・システム設計)

問 題 提 起

- (1) 永 瀬 栄 治 (室蘭観光協会)
- (2) 松 沢 太 郎 (札幌大学)
- (3) 五十嵐 日出夫 (北海道大学)
- (4) 和 泉 雄 三 (函館大学)
- (5) 檜 山 千 里 (北日本港湾コンサルタント)

○以上5会員より課題について夫々問題を提起、上野弥 (石狩開発株式会社)、徳田欣次 (道立総合経済研究所) のコメントの後、討論を行った。紋別港をはじめとする、諸港湾の実情などの報告もあり、討論は活発でした。(研究会の報告ならびに討論内容は、部会報に掲載の予定。)

○特 別 講 演

「わが国における港湾管理・運営と課題」

日本港湾経済学会副会長・青山学院大学教授 北 見 俊 郎

(文責・徳田欣次)

関 東 部 会

本年度の研究発表会は4月22日(土)に、(社)日本港湾協会の談話室で開催した。今回の研究テーマと発表者は次の通りである。

- (イ) 港湾の経営体制と経営目的 横浜市立大学教授 森 本 三 男氏
 (ロ) 国土計画論からみた海運と港湾 国土庁計画官 今 野 修 平氏

(付 記)

本年は当学会関東部会の有志および港湾産業研究会、東京港湾問題研究会などのメンバー約30名によって「韓国の主要港湾視察団」(団長北見俊郎教授)を編成し、4月6日～9日の4日間で、韓国海運港湾庁におけるヒアリング、仁川港と釜山港の視察および同国港湾研究会メンバーとの交流を行ったが、非常に意義のあるものとなったことは申すまでもない。また、同国の港湾関係者から今回は第1目の日韓港湾懇談会ということにして、今後も定期的な会合を開催していきたい旨の申入れがあったので、その方向での検討を進めてみることにしている。

なお、今回の視察に際しては、在日韓国大使館をはじめ海運港湾庁、各港管理庁、港湾研究会などの関係者によって万全の手配が講じられたことを記し、感謝の意を表したい。

(文責・山村 学)

関 西 部 会

昭和52年12月9日、海運経済学会関西部会と合同で開催。報告者は柴田悦子、テーマ「インダストリアル・キャリア化と埠頭の専用的利用について」、参加者は31名。報告のあと参加者から神戸港の実情をふまえた議論がなされた。関西部会の場合、海運関西部会が毎月定例的に開かれ、会員がかなり両方の学会へ入っており、海運部会で報告する会員も多いため、単独で開けるような状態になりにくい。今後も合同部会を開いていく予定。

(文責・柴田悦子)

3. 謹 告

○会長 東 寿先生は、昭和53年7月11日午前5時30分、脳いっ血のため、横浜神奈川区の鈴木病院にてお亡くなりになりました(同病院に盲腸のため入院中)。享年66才。なお、7月13日お通夜、14日横浜、富士記念館にて葬儀・告別式が行なわれ、関係者が参列し、学会、北海道部会、関東部会から弔意を表し、下記弔辞をささげました。

ここにつつしんでご冥福を祈ると共に、ご家族のご平安を念じます。

弔 辞

東 先生——。

先生はいま静かに、この夏の暑い陽の中から涼しい天国に旅立たれます。先生が生涯をかけて手がけてこられた日本の港を見おろしながら、いま静かに旅立たれます。

先生は、あらためて申しあげるまでもなく、わが国港湾界の第1人者として、港の計画・造成・管理・運営・行政等きわめて幅広いご活躍をなされ、その発展に数多くのエポックを与えてられました。

また港の研究面におかれましても、大学をはじめ、埠頭経営研究会、その他各種の研究の促進に指導的役割を果され、とくに日本港湾経済学会は、生みの親でもあり、育ての親としても長い間、われわれ後輩のためにご努力を惜しむことなくお尽し下さいました。また会長として学会全体の発展のために、ほんとうに困難な問題を解決され、今日の学会を築いて下さいました。

その港湾経済学会も本年で第17回大会の開催を、先生のふるさと、北海道でむかえようとしておりましたのに、痛恨のきわみでございます。来月にひかえたその札幌の大会も、先生の方ならぬおかげをこうむっているのです。私もその大会準備のご相談をと思っている矢先きに、忽然と先生は「さよなら」も言わずに去ってゆかれたのです。

思えば、先生とはじめての出会い、昭和20年代の終り頃か、30年頃でした。当時横浜の中華街で、折にふれ港の問題を自由に論じ合う小さいグループの放談会がありました。そこでいつも切れ味のよい理論を展開する紳士がいました。それが東先生だったのです。実は港湾経済学会もこの放談会から誕生したのでした。

先生は、私たちの常識的な分類からすると、土木工学者でいられながら、私たちも裸足になるような経済・社会・法律の社会科学の分野にも通じていました。わが国の港湾土木の方たちには、きわめて優秀な人材が多く、また幅広い知識と技術を兼備すると畏敬させられてますが、東先生はまさにその典型的なお一人であったと思います。

こうして、先生はその幅広い分野に数多くの足跡を残されましたが、思えば、もっと長く、もっと多くのことを、この世において成し遂げて頂くはずであったと思います。私たちも、もっと学会と共にこの世のおつき合いをして頂きたかったのです。しかし、先生が忽然と私たちの視界から去られたあと、私たちは自失の中からも、力を合わせてより学会を盛んにしてゆくことをお約束せざるを得ません。先生の旅立ちを哀しみながらも、先生から与えられた数々のものにお応えできるよう銘記せざるを得ません。それが、ご生前お礼を申し上げる機会もなく、今をむかえた私たちの拙ない挨拶でございます。

東 先生——。

どうぞ安らけくお休み下さい。血管がつまるので、いつも奥様と愛犬をともなって、あのガーデン山の散歩をなさるというお話を、あらためて思い出します。もうあの坂道をのぼる必要もなくなってしまいましたが、どうぞ天国にあって奥様のご平安をおまもり下さいますよう。また私たちの学会をもお導き下さいますようお願い申し上げます。

東先生。長い間いろいろとお世話になりましたほんとうにありがとうございました。「また合う日まで」さようなら——。

昭和53年7月14日

北 見 俊 郎

編集後記

円の対ドル為替レートが急激な上昇を続けたこの一年であった。それだけ我が国の製品なり、産業なり、経済力なりが高く評価された結果なのであろうが、その割には、私達の日常生活や生活環境には、実感として、結びついてこない。分散構想とか定住構想とか要約されているが、三全総（第三次全国総合開発計画）の基本目標とする「大都市への人口と産業の集中を抑制し、過密過疎問題に対処しながら、全国土の利用の均衡を図りつつ…」もこうした意味で、私達の「住み心地」の改善を目指しているものと思われる。この辺は、昨年のシンポジウムでも、相当に議論がたたかわされたことであった。

ところで今年度の共通論題「地域開発と港湾問題」は、まさにこうした「住み心地」の地域格差なり、さらにはその背後にある、人間としての基本的な欲求でもある、「生き甲斐」の地域格差に、港湾の側から接近しようとするテーマであるように見受けられる。こうした視点からのご報告が、本年報にも多数掲載されることとなった。こうした学会々員諸氏の地道なご研究ご努力が、やがてはあらゆる地域の人々の「住み心地」に、さらには「生き甲斐」につながるものとなるのである。

ところで、今回の第17回全国大会は札幌で、例年よりほぼ一ヶ月期日を早めての開催である。そのため執筆者の方々には、原稿の〆切期日など、例年のスケジュールにないあわただしさを感じられたことであろうし、何かとご無理をお願いする結果となってしまった。又、私事にわたって恐縮だが、ご研究の都合で渡英される小林照夫氏に代って、私が急遽編集の一員をお引き受けすることとなったため、結果的には、富田功氏、事務局の渡辺啓文氏に負うこととなってしまった。

終りに、昨年に引き続き、年報の刊行をお引き受けいただき、当方のスケジュールにご協力下さった文化印刷(株)に、心より御礼申し上げる。

1978年7月

(文責・松橋)

(編集委員) 松橋幸一、小林照夫、柴田悦子、徳田欣次、富田 功、渡辺啓文(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)
1977年	第16回大会	(東京港)	共通論題 (港湾と都市問題)
1978年	第17回大会	(札幌・道南港)	共通論題 (地域開発と港湾問題)

地域開発と港湾問題

(『港湾経済研究』No. 16)

1978年8月10日 印刷

1978年8月15日 発行

頒価 ¥ 1,500 (送料共)

編者および
発行者 日本港湾経済学会

印刷所 文化印刷株式会社

〒232 横浜市中区清水ヶ丘69

日本港湾経済学会

〒231 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