

---

 学 会 記 録
 

---

## 地 域 開 発 と 港 湾 問 題

## 第17回全国大会（札幌・道南港）シンポジウム概要

昭和53年度北海道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まと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、司会は筒浦明氏（北海学園大学）、松沢太郎氏（札幌大学）であった。

地域開と港湾流通	（クマシロシステム設計）	神 代 方 雅
港湾開発問題に関する一考察	（法政大学）	山 村 学
港湾施設の整備と地域開発	（日本大学）	鷹 取 稠
漁港機能と沿岸地域経営（北海道立総合経済研究所）	工 藤 勲	
新段階の地域開発と港湾	（国土庁）	今 野 修 平
地域開発の総合的性格と港湾問題	（青山学院大学）	北 見 俊 郎

司会：それでは、神代先生からよろしくお願いします。

神代：地域開発と港湾を中心とする流通体系という大きなテーマで、現状にある問題点、先ほどマイナス条件と申しましたが、これを整理して新しい流通体系を作る。そして、その作り方の考え方はこういう考え方であるという一つのパターンを出しました。その方向で北海道の港湾、流通体系を作っていかなければならないと考えます。問題は基本的に北海道の開発がどのようなテンポで進んでいくかという開発論議が先行します。

機能分担の論議も先ほど若干申し上げた考え方はあります。しかし、前提となるのはどの程度の海運を利用する流通が、今後おこりうるかという量の問題、テンポの問題です。これについては冒頭、日本全体の土地利用からみると、その必要性がかなりせまっていると問題意識として投じたわけです。

したがって10年あるいは20年先という期間を考えると、どのように北海道に対して投資開発を行ない人口が増えてくるであろうかと、その中における港湾の流通体系がどうあるべきかであろうかと考えます。現状においていろいろ存在するマイナス条件の消去は考えられますが、前提は北海道の開発が進捗していく過程の中で流通体系として考えていかないと、現状でストップすると考えれば問題は困難になり、港湾をいくつかつぶしてしまうという議論になるかもしれない。

したがって前提条件はあくまでも北海道の開発が進展するところにあります。そのためになしうるものはいくつかあるが、一つは北海道に対する集中投資であります。ある効果の上がる集中投資をしなければ総花的なやり方ではなかなか北海道の開発は進展しないと、私は考えています。その点を強調するのはこの学会で強調すべきかどうかわからないけれども、北海道開発の問題意識を抱えるものとしては、制度があったり、北海道に対する投資が全国よりもはるかに多く行なわれていることを知っていますが、なおかつ効果の上がるやり方は投資の規模をもう少し拡大していき、ある程度、効果の上がる段階までもってこななければならないと考えます。

それを前提とした流通体系であり、機能分担であると私は前提条件として申し上げておきたいわけです。

司会：山村先生お願いします。

山村：公共財ばかりでなく自由財も含めて国民全体から見た場合、国民の信託財産であるという考え方が都留重人先生が「日本経済の奇跡はもう終わった」というところを出されています。私自身も地域開発の面から考えた公共財、自由財の考え方、または民間の設備投資の中で非常に社会性の強い問題という面を考えた場合、どういう問題があるのか。さらに問題を解決していき地域なり港湾の開発管理運営面までつなげていく場合、その効果をUPさせるためには、今まで内在発生している問題、ないしは現在発生している問題、今後、発生予測される問題等を解決する考え方は、どういう起点から考えねばならないのか、それを考えていく上で地域開発のあり方、港湾の新しい開発、運営の方向を考えていかねばならないだろうというのが私の発表した基本的な姿勢です。

鷹取：新産業都市を中心とした港湾地方整備がいかにその地域の開発に貢献し、反面、欠陥も見い出されています。しかし、国内における地域開発と北海道の港湾を中心とした、特に苫小牧等から考察すると、私はまだまだ北海道は臨海工業地帯の開発とともに、地域の開発が充分可能であると分析した結果、考えています。

今野：一言でいいますと、日本経済が安定成長路線に転移したことを前提とすると、地域開発政策が新段階に移行したものと理解すべきだと思います。その面からすると、これからの港湾のあり方は従来とかなり異なった哲学をベースにして整備にしろ管理にしろ行なっていかなければならない。具体的な政策には私もまだ体系的には示さず思いつきの形で書いてあります。今後、具体的な問題を考えていけないといけない時期がきていると思います。

北見：私は、世の中が開けてきて良くなることは、お金がたくさんもうかる、生活が楽になるなどであるとも思いますけれど、歴史的に人間の世の中の動き方がどうなっているかを考えると、人間は大体平等だという考え方に不合理な関係がなくなる考え方、そのようなものを私は近代化という言葉で整理したいわけです。

もう一つは資本を投下してどうしたら一番もうかるのか、ムダなくムリなくムラなく、うまい形があるのか、いわば手法あるいは手段としての合理的なものの考え方を合理化ということばで使ってみたい。その2つの概念をどこかで峻別しながら、これからの日本の港、地域開発に実は両方必要である。しかし、どちらかといえば近代化にポイントをおいた時に、ミナトも地域も開発の場合にどのような考え方、あるいは方法論でやったらいいのかを申し上げました。現実にはどのように対処していったらいいのか、どこに問題点があってこうすべきだということではなく、少しうしろの方に坐り込んで手をこまねいている考え方を述べました。そこには地域においてもミナトにおいても人間が作っている社会的構成体で、一階、二階、三階と三つの段階がある、それをできうるならばバランスを保ってやっていく、テンポがおそくても順当なやり方のほうが、私は近代化になるのではないかと申し上げました。

司会：ありがとうございました。

これからご討論、ご質疑をいただきます。

和泉：北見先生にうかがいます。

本日のメインテーマである地域ということばの内容について、もう一度、考え直す必要があるのではないかと思います。私の見解を述べてご意見をうけたまわりたい。

地域、地域というと自然的な面と解釈されますが、私は日本では地域開発の地域概念はそうではないと思うんです。もう一つ別な面があるのではないかと考えます。というのは従来の日本経済も港湾も中央集権でずっと運営されてきました。この場合、歴史的な経過を踏まえて地域を考えると、東京以外の地域をいうと思います。よく学生がいう「田舎へ帰る」というのが、私はこれが地域という本質を素人なりにしっかりつかんでいるのではないだろうかと思います。

つまり地域開発は田舎の開発である。逆に田舎でないのはなにか、は問題がある。東京以外が田舎であるとなりかねませんが、私は東京、大阪あるいは京都など大都市以外の地域を田舎と考えます。この場合の地域開発の対象となるべき地域はどこであるかというのは、社会科学や経済学で、昔から都市と農村との対立に始まって社会科学の歴史が築かれてきました。

私は卒直に言えば地域開発の地域という言葉限定していかねばならない、その方がむしろスッキリすると考えます。

中央にいらっしゃる北見先生にご見解をうかがいたいと思います。

北見：ただいまの和泉先生のご意見もとてもと思います。私は基本的には、日本の地域開発の概念の根底には、和泉先生が述べられたように、構造的な面から考えるような、あるいは歴史的に形づくられてきた日本社会の不均衡性、これが徳川時代にすでに形づくられた幕藩体制を背景にして廃藩置県が行なわれ、明治以降の資本主義の発展が中央と地方の格差でもって、あるいは農業と工業の格差のゆえに、発展してきたことは無視できない一面があると思います。私はきょうの発表で地域開発問題を考える際に、それをことさら意識していないつもりですが、決して無視はしていません。掘り下げれば、そのことが日本の地域概念の根



底にあることを、私は百も承知しています。

一般的な地域開発の理念は限られた一定の地域において、ただ空間的にとらえて特定地域の開発と周囲に開かれた関連性をもつという平面的な解釈で地域開発を行なっている開発意識に対してはかなり批判的です。

そういう地域は例えばアメリカの社会ではかなりそういう方法で行なっても開発のプランと現実の開発効果の間に差が出てこない。つまり民主化が徹底された社会、インディビジュアルイズムや個人の自由がかなり進化された社会では、平面的に数量化して開発した場合でも問題は起きないでしょうが、日本の場合ではとんでもないシッペ返しを受けるでしょう。実は私が今日、伊藤善市先生に質問した三全総の持っている裏側の問題をお聞きしたのもその考え方が背景にありました。

日本の場合には、もっと構造的、歴史的な幕藩体制以降にかたちづけられた都会と田舎という考え方がある。私など軍隊でなぐられるたび「貴様、地方人か」といわれました。私は横浜生まれだけれど、地方人とはどういう意味かなぐられながら考えていました。つまり軍人が中央人であり、一般は地方人であるという幕藩体制をそのまま受けついだ型がある。私はそれが戦後、現実の機構の中ではなくてきていると思いますが、生活環境の中には残っていると思います。地方と中央集権というのもそうですし、例えば、依然として現在も東京に向かう鉄道は上りで他は下りである。東海道はまだ上下関係がいきている。郵便番号も東京よりも北海道か沖縄を100にしたほうが良いと思います。それらの例にみられるように、生活環境の中で多分に地域の歴史的な構造性が背後にあると思います。

先ほど申しました田舎の考え方で中央の問題点を田舎で解決するのが現実の地域開発になりやすいのではないのでしょうか。だから地域開発に於ける逆流効果が一面にあるのではないかと思います。ただし、私はそれにあまりこだわらないですが、それを忘れていません。

先進地域、後進地域、それから権力構造の差という問題が地域概念の中に含まれていることは確かです。ですからアメリカ社会のように建国以来の発展的な社会構造の違うところでは、日本のような意識はあまり必要ないが、逆にいえば日

本の地域開発では、歴史的に形づくられてきた意識を地域概念の中に入れて考えないと、地域開発が結果的には逆の形になって表われてくるのではないかと思います。

千須和：私は別な観点の面から近代化論の問題を提起したいと思います。

北見先生へのご質問です。

北見先生は近代化社会概念のメルクマールを2つあげています。文章の中で読みますと権力から契約へ、もう1つは身分から契約への関係です。これは18世紀のアダムスミス理論にかかわる自由な競争社会を想定した近代社会登場の時の人間像です。今日の社会では19世紀後半以降、特に資本の集積が進み巨大な企業体が生まれる。その中で戦後の日本の農業が特徴的であったように、急激にかつてイギリスで起こったエンクロージャーという囲い込み運動に等しい出稼ぎ運動が日本国内を吹きまわった。現実には地域開発の成果といったなかで、鷹取先生がいますが、第一次産業がそのまま就業人口をかかえるのではなくて、就業人口を減らしながら、かつ所得も減少しながら第二次第三次へと移っていく傾向、これはとりもなおさず地域の構造、体質を変えていく運動です。

ですから、この場合、資本に拘束される人間像をぬぎにしてはこの近代化の概念だけで考えていくことはできない。つまり、思想はその他行動まで規制される社会に生きているという人間像を具体的に想定しなければならない。だから自由契約であるはずがない状態、つまり一方では失業も抱えるという現実の社会を考えると、そういう意味では決して近代化社会のもっている理念が実現されているわけではない、という前提でこの開発問題を考えなければならないと思います。それは地域開発の理念が非常にとまどいを示してきたように山村先生から三段階にわたって変遷がありといわれ、今野先生は現実にはいまだこういうビジョンを描くか、また定着していないと指摘されているように、まさに理念として共通なものが日本国民の中に育っていないことが大きな問題だと思っています。資本に拘束される人間像をぬぎにした議論をすると、そのようなとまどいがおこります。

そこで先ほど私が質問の形で問題提起しましたが、もし和泉先生がいられている田舎開発と考えている、あるいは一定の特定地域だけを開発しようと考えてい

るそれだったら、その地域住民のエゴに迎合するにすぎないといわれましたが私はそうは思いません。

日本国民の大多数の人のものさしを考え、その人達が現実には労使関係を身にしみながら生活しているわけですから、その中で実際に役に立つ政策を考えていかねばならない。やや抽象的ですが、視点をはずしてはいけないという問題提起としてお受け取りしていただきたい。

ですから過去の地域開発の現状は大企業奉仕であったという結論を出すむきもある。そこを私は反省点の一つの手がかりとして、単純に近代化論の型をもつのではなく、その中に実際には資本に拘束される人間像といったものを踏まえなければならないのではないかと、一つ一つの政策を決めるのにも、これは一体誰のための政策になっているのか吟味する必要があると思う。

北見：近代化論争というのが戦後、著しく行なわれていますが、先程のスミスの問題は18世紀より19世紀の課題であって、20世紀における考え方は、近代は滅亡したという考え方からすれば、新しい時代の近代化と考えられるかも知れませんが、私はだからといって19世紀における近代化理念は、現在に至ってもなお生きているという意味あいでは取り上げています。

千須和先生と私の主旨とは違ってないように思いますので次にお譲りいたします。

鷹取：第二次産業のみが地域開発の人口増に関連するというご意見でしたが、私は、就業人口よりも所得のところで純生産所得に対する個人所得はいったいどれだけか、大企業優先というよりも地域住民の所得向上をはかるという主体において、その地区地区がどのような配分比例で個人所得がどのように反映しているかをみていけばどうなんだろうかと、私の第二次産業にとってきた所以です。

山村：今、実際に計画が行なわれ、経済活動が行なわれている背景は資本主義経済社会の中で行なわれていて、これがいかに民主的に行なわれるか、それで民主的に行なわれるにはどういう点に問題があるかということが私の考え方でその一端を述べました。もちろんその中には資本に拘束される人間像がないとはいえないが、それをもって全てであるという考え方に立っていません。こうなり

ますと経済論議というよりイデオロギーに発展しますので、私は資本主義経済活動の中でいかに民主的に地域開発、港湾開発を進めていくか、この場合どんな問題が提起されるべきかに焦点をおいて発表しました。

今野：私は私なりに地域を規定して取りくんだつもりです。和泉先生のおっしゃいました地域の概念は、私は論文の中で書きわけたんですが、地方ということばを使ったつもりです。

地域開発の具体的な政策としてはパーセンテージになおせば明らかに地方開発が相当高く70から80パーセントを占めると思います。地域とすれば巨大都市も含まれますし、東京でも権力構造的なことを考えると、千代田区役所は地方か中央かといえば地方であります。当然、東京のまん中에서도そういう問題があります。

しれがって地域の方が広い概念でとらまえており、それはある程度、物理的に空間という概念をとらまえています。そこで千須和先生の質問とからんできますが、たんなる自然的空間ではなく、人間とのかかわりあいのある有機体としてとらえています。したがって単なる自然地理的な地図上での一つの範囲のとらえ方でないつもりです。当然、自然的な範囲はかなり大きいウェイトを占めますが、有機体としてとらまえています。

したがってそのことを一言で冒頭で申しましたように舞台という空間のフィルターを通して客体である国民、住民に反映され提示されるんだというところ方をしました。そうすると空間というのは有機体であり総合体であるので、資本に拘束される人間像、あるいは近代化という歴史的な課題や、資本という経済活動と人間活動とのからみあいが出てきます。当然、地域開発の地域の中で私が意識している人間像も、そのような問題もあると同時に経済外的問題、あるいは人間中心に考えたときの総合的環境ということばを使いました。環境庁が使う自然環境とはちょっと意味がちがいますが、うまい言葉がないのでそういう意味で考えています。

千須和先生が指摘された問題も私は one of them ととらえていきたい。近代化のもっとシビアーな意味は10年前に横浜で議論しましたので今回はやめることにします。

司会：私も地域計画の専門からいいますと、いま今野先生がいった意味で地域という言葉を使っています。中心都市に対するのは地方、中央に対する地方ということで。ただ地域開発という具合に熟しますと地域開発の地域は地方が含まれていると、私共地域計画を使いわけています。

神代：私は行政面その他で地域開発にたずさわってきました。端的に申しますと私は人間の住める土地という概念でおさえています。そこにクマが住んでいてもビルが建っていようと同じです。日本国土の一部の土地を都市を構成する生産、流通の場とするなどいろいろな利用の仕方があります。どのようにその土地を国土の資源として有効に使うかが地域開発であると私は考えます。ですから今野先生の都市もその他も同じであるという概念と一致します。

一般的に地域開発といわれているのは、土地利用の遅れている地域をどのように開発するか、あるいは土地利用上マイナス条件のある部分をどのようにプラス条件になおしていこうかと、私は論理的に考えるべきであろうと考えます。

ここで地域概念の論争をするつもりはありません。もう一つ地域経済のことばの概念の場合にでてきますが、一国内の一地域、同時に国をまたいでの特に国際関係の用語、例えばラテンアメリカ経済、アセアン経済にも単にフィリピンのどこどこ地方の地域開発でなくて、国を数カ国またいでの地域開発あるいは地域計画などの社会科学用語があります。

なお地域そのものという事はおかしいので極論をいえば、今野先生がいった有機体うんぬん、そもそも人間がいろいろ指標をとって設定して地域といっている。本来、地域そのもの、地域それ自体というのは誤解を招くので充分ふまえたうえで便宜的あるいは弾力をもって時と場合に応じて考えなければならないと思います。

徳田：地域の問題ですが今野先生にご質問します。人間生活環境は地方自治体が地域開発の中でどういう位置づけ立場があるか明確にさせていただきたい。地域開発の主体者の役割、方向を決めていく上で、その点が明確でないと進まないと考え質問しました。

それと地域開発が多用化してきているという事は、歴史的な発展段階で変質を

とげてきているのではないかと私は思います。そうではなくて平面的なもので多用化してきて地方比重が大きくなってきたという理解ではたしていいのか、うかがいたい。特に地域開発は大規模開発とか国レベルの開発とのアンチの問題とかその点はっきりしていないんですが、教えてください。

今野：最初のご質問に一言で答えるなら、地方自治体が主役である。ただ地方自治体は非常に狭い範囲の空間の地域行政主体であり、意志を表わす一つの組織です。最近はやりの地域主義とからみますが、地元利益主義あるいは地域経済の主体者というだけの利益だけでいいかどうか。やはり地域住民も国民の一人であり、地方自治体も政府の一員であるから、国民経済的な観点からの問題も検討の問題として残ります。

したがって現実のシステムでは国民経済を背景にした国土計画論の理念と、地元側から発想した地方自治体为主役になった意見とがぶっかかりあって、そこで開発が形成されていくメカニズムではないかと思います。しかしあくまでも地域開発の主体者は地方自治体ではないかと考えます。その点で私個人では、三全総の定住圏整備の市町村、都道府県と国の役割が非常に神経を使った書き方がされているので、その点、進歩前進していると思います。

それから地域開発が多用化しているとは私いってはいません。国民要求が多用化してきていると述べました。

地域開発に対する理念は歴史的発展段階をともなって今日に至ってきたという山村先生と同じ見解だと思いますが、また平面的にあると思います。大都市側の論理と地方の側の論理とかなり距離ができています。これは昭和50年代の大きな課題として認識して差支えないと思います。

例えば、新幹線に対する地域住民の要望で東京周辺の住民と大宮以北の住民とは全く対立しているという典型的な例だと思います。

したがって歴史的な発展段階の中での位置づけもされるが、平面的な居住環境からくるのでもされます。この点については三全総策定の時に全国3300の市区町村長さんの意向を細かくアンケートしています。指定地域ごとに一番の要望事項

が全部違っているということが非常にはっきりでています。単に歴史的発展段階の中での対応化ということだけでない、そこに現代のむずかしさがあると思っています。

千須和：地域をいまのように設定し前提して展開していくのですが、我々が立っている大地の上で活動する以上、日本国内はもとより国際的に舞台としては延長されているわけです。したがって、そこで働くメカニズムは全て国際的な影響を受けると考えるべきです。

そこで経済活動として地域に一番当面している問題は、市場メカニズムによる資本の流入、投入がためらわれている。つまり拡大再生産をしようとした。そのつもりでいたのが中々、鉄の需要がのびそうもない、じゃあまてよということになっている。逆にアメリカの石油化学関係企業は出てきたいというが、いや国内事情、おとなりの企業とさしさわりがあるからやめたいという政府側の意向がある。こんな関係で活動を規制する要因となっている市場性が地域開発の活動を面的に分断して考えようとしても考えきれない問題です。

ではどうするか。これが次の問題なわけです。開発の主体に対して自治体が主体として設定されれば、自治体がつ可能性の基本財源は租税であり限りがあります。また国の助成の在り方もいろいろな補助に問題がある。それで地域開発はどう進めるべきであろうかの基本問題にたちもどります。

それで、第三セクター論が北海道で盛んに行なわれている。そういう市場のメカニズムに左右されながらも地方自治体とならぶ第三セクターの機能が港湾その他で活用できるであろうかという問題を提起させていただきます。

神代：結論的にいえば、上野先生の報告にあるように第三セクターが有効に働いていないといえます。フランスでの第三セクター制度は助成の仕方がきちんとしています。日本は港湾のみならず地域開発にいろいろな第三セクターが働いていますが、単に便宜上そのような組織体をつくった。資金、技術、その他のパワーを出しあった団体をつくった結果になっている。したがって第三セクター本来の役割を実行していくのに支障がある、と上野氏の報告にあります。私もそのように考えております。



結論的にいえば中途半端な存在になっている。しかし第三セクターは官民の資金、人なりの集合体です。港湾を管理運営するという問題をとってみても、もっと広義に解釈して背後の地域開発とか、あるいは北海道全体のために港湾が役に立つということから判断しますと、官民の集合体である組織内容からいうと、幅広い港湾行政に関与しうるなんらかの方法があります。やり方によっては積極的に港湾行政に役立つことはありうると判断します。ですから日本全体に対する第三セクターのやり方は、非常に重要な課題です。

地域開発、市場メカニズムによる産業立地等は自治体だけの範囲でできない範囲が多分にある。自治体は自治体範囲内だけで行政効果をおよぼしうるものであって範囲外では意見をだすだけです。産業立地でも外部からの自治体の範囲の中に引っぱり込めるだけでよそに行ってもいい、いくなという権限は持っていない。

その意味から、第三セクターの民間は行政にとらわれていないので幅の広いつながり方を第三セクターに求める可能性もありうると判断します。

木村(武)：今野先生へ質問します。

先生の考え方は、基本的には港湾開発その他を含めて地域に主体がある。国との関係では地域の集合性というかんじで相互作用をもってできている。なお今後の港湾の在り方については従来にまして面的な要求がでてくる。それは要求の多用化という問題として述べられているようですが、私はいままでの議論の中で、地域財源の関係でどうしても港湾開発をする場合、港湾整備緊急措置法があります。この生い立ちにしても港湾の緊急開発の問題でつくられています。その後でできた地域計画問題の各法律にしても、計画法にもとづく国の政策誘導性がかかなり強くなってきていると思います。その意味からして、先生が述べた地域の主体性が今後、どのように発揮できるのか、ほとんど発揮できるのが不可能ではないかと思っています。

その辺のご見解をお願いします。

今野：私は地域開発というのを地域開発政策におきかえて考えていくべきだと述べました。

地域開発政策をもう一步振り返って考えてみると、計画とそれを実施していく各種法体系あるいはソフトウェアといわれる制度があると思います。地域開発政策の推進と具体的政策が展開されるときは、日本だけでなく一般論で当然です。

計画論と制度論がつねにぶつかりあう。そこで私がここで提起した新しい地域開発が転換期にきている。そのきざしが三全総の中に見られると提起しているのは計画の中でみられるわけです。その形で閣議決定なり、国民のコンセンサスの形で議会を通してきているとすれば、木村さんの指摘した法体系はこのままでいいのかが当然問題になってきます。三全総の中でもかなり制度論の検討を必要としてきていると書いてあるので、木村さんのご指摘のとおりです。

ただ、現実の問題としては計画が出されたあと論議が交わされてきますから、一步さがった客観的な立場に立つと、今後この計画と計画の実施あるいは地域開発政策の転換されるにあたって、法律を始めとする制度論が、これからどう展開していくのかは、地域開発にかかわる関係者、国民全体の問題になってくると思います。その中で国の政策要求の問題あるいは地域の主体性の話については、先ほど徳田先生の質問に答えたとおりです。

私は国と地方の政策を考えた時、役割がおのずから違うわけです。お互いにチェックアンドバランスが当然あってしかるべきです。ですから管理者にいて管理者側からみれば国のチェックアンドバランスの場合、だれでもチェックの方が心理的に重くのしかかってきますからそれは当然です。国の立場にたてば管理者は全然動かないというのが猛烈な重みになって加ってきます。そのところは権力指向した思想ではなく、クールに考えていかなくてはならないと思います。

その話は別にしまして、国、例えば新幹線、高速道路事業は、資本主義先進国の例をとってみても、どこの国でも国の直轄事業、国の計画として作られている。運輸行政は行政領域の分野ではどこの国でも軍事、外交について国の権力主体性が強い分野です。

その中で国が事業主体、計画主体、管理主体である交通計画、交通事業をとっても地域の合意なくしては、クワ一つ入れられない状態は客観的にみて、地方分権化が根づいてきている。地域社会、地方の力がそういう意味で強くなってきて

いると考えられる。国の政策を一つ一つ洗ってみますと、これは否定できない事実です。

したがって部分的に例えば法律と条例の力関係からすれば法律の方が強いという問題があるとする、それは制度のあり方が悪いからですから、時代としての流れの中で検討していかなければならない課題として残るんじゃないかと思います。

司会…それでは、時間もまいりましたので、この辺で終了にさせていただきます。長い間ご静聴ありがとうございました。

〔注〕本記は松橋幸一氏（横浜港湾カレッジ）、富田功氏（財・港湾労働経済研究所）によって整理、要約されたものである。

## 学 会 記 事

### 1. 第17回全国大会（北海道）概要

昭和53年度の第17回全国大会は、昭和53年8月25日（金）～27日（日）の3日間、北海道経済センター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「地域開発と港湾問題」と題し、港湾流通、港湾施設の整備等と地域開発との関係をはじめ、港湾開発問題、漁港機能の諸問題、ならびに新段階の地域開発政策、地域開発の総合性などにつき報告発表がなされ、これをもとにシンポジウムが開かれ、活発に討論がなされた（このシンポジウムの内容については、本誌に収録されているので参照されたい）。

一方、自由論題は、主として、特定の港湾を事例に、行政史、貿易管理手続等の側面から研究されたものと、港湾管理者問題について課題提起されたものとに二分されて発表がなされた（以上の諸発表の内容は、学会年報No.16に収録されている）。

また、会期中には、小樽港・石狩新港見学会、総会、懇親会等がもたれ、80余名の参加者があり有意義な大会であった。なお、本大会では道内諸港めぐりの「エクスカーション」（参加者45余名）が行われ、日頃ともすれば疎遠がちな会員相互の親睦・交流も図られ実り多いものであった。

3日間に亘る「本大会」は、第17回大会準備委員会（委員長 筒浦明・北海学園大学々長）のもとに、北海道庁、札幌市、石狩開発（株）、ならびに北海道部会の関係者各位の絶大なご尽力のもとに準備が進められ、開催されたことを銘記して心から感謝する次第である。

なお、総会時には、会費未納者の「眠れる会員」が一向に減らない傾向を憂慮され、こうした会員を「眠り」から早く目覚めさせるよう、会員一同のより一層の協力方が要請された。

### 大 会 総 プ ロ グ ラ ム

月日	時 間	行 事 内 容	会 場	備 考
8/25 (金)	9:30 ～ 10:00	港湾見学会集合	(集合場所) 千歳空港ターミナルビル	全日空カウンター前に 受付デスクを設けます
	10:20 ～ 17:00	港湾見学会 Aコース(苫小牧方面) Bコース(石狩新港 小樽港方面)		準備委員会貸切バス A・Bコース同時出発 解散は札幌市内各ホテル前
	18:20 ～ 20:20	理事役員会	「大手門」(中島店)	地下鉄中島公園下車

8/26 (土)	9:00	大会受付開始	報告会場入口	北海道経済センター 8階Bホール
	9:00 } 11:00	研究報告会 (自由論題)	第1報告会場 第2報告会場	8階Bホール 8階第3会議室
	11:00	記念写真撮影	経済センター前	
	12:00 } 13:00	昼食・休憩・編集 委員会	各自会場周辺飲食店に ておねがいします	経済センター6階 石狩開発(株)会議室
	13:00 } 15:55	研究報告会 (シンポジウム)	経済センター 8階Bホール	
	16:10 } 17:10	総 会	8階Bホール	
	17:00	懇親会(集合・出発)	経済センター前	貸切バス
	17:50 } 19:50	懇 親 会	サッポロビール園 (旧館)	帰りは6時より9時ま で30分おきのビール園 無料バスをご利用下さ い
8/27 (日)	9:10 } 10:40	研究報告会 (シンポジウム総括 討論)	経済センター 8階Bホール	
	10:50 } 11:50	研究報告会 (共通論題)	経済センター 8階Bホール	
	11:50 } 13:00	昼食・休憩	会場周辺飲食店	
	13:00 } 15:00	研究報告会 (共通論題)	経済センター 8階Bホール	
	15:10 } 17:00	(共通論題総括討論会 閉会)	// //	
	17:10	// //		

## 第 17 回 大 会 付 帯 エ ク ス カ ー シ ョ ン

日時	時 間	行 程	な ど	備 考
8/28 (月)	7:30 } 18:00	出発(7:30)→千歳(9:40)→女満別 (10:35)→網走(以下貸切バス)→斜里→ ウトロ		千歳→女満別(東亜国 内21便)ウトロ泊
8/29 (火)	9:00 } 18:00	ウトロ→知床岬(船)硫黄山→摩周湖→ 阿寒湖		阿寒湖畔泊
8/30 (水)	11:00 } 14:00	阿寒湖畔→釧路港→釧路市内解散(14:00)		

※ 8/30 午後3:35釧路空港発, 東京羽田着午後5:25全日空744便を  
ご利用の方は釧路空港までお送りいたします。

## 研究報告会

## 自由論題

(報告25分・質問10分)

## 第一報告会場

1. 日本港湾行政史の基礎的研究 (日本医科大学) 奥 富 敬 之
2. 元代の広東・白水州港  
——貿易管理手続と外国人居留を中心に—— (港湾経済研究所) 千須和 富士夫
3. 御手洗港に関する一考察  
——過疎離島の地方港湾—— (佐世保市) 中 本 昭 夫

## 第二報告会場

1. 海港立地における「資本指向」の基礎的研究 (日本大学) 山 上 徹
2. 大都市港湾の機能転換と経済政策との相互作用  
(名古屋港管理組合) 木 村 武 彦
3. 港湾管理・運営の問題点と港湾経営の課題 (財・港湾労働経済研究所) 富 田 功
4. 港湾振興と港湾管理者の役割 (大阪市立大学) 柴 田 悦 子

## シンポジウム

『北道開発と港湾』(報告20分)

1. 地域開発問題の現状と北海道開発  
——三全総と北海道開発をめぐる—— (東京女子大学) 伊 藤 善 市
2. 北海道開発の新展開と課題 (北海道大学) 小 林 好 宏
3. 北海道港湾と物流  
——海陸一貫輸送を中心に—— (神戸商船大学) 市 来 清 也
4. 港湾の機能分担と地域開発 (横浜市立大学) 梶 幸 雄
5. 北海道港湾の現状と課題 (クマシロシステム設計) 神 代 方 雅
6. 苫小牧大規模開発と港湾 (苫小牧管理組合) 佐久間 純 一
7. 室蘭港の現状と課題 (室蘭市) 永 瀬 栄 治
8. 石狩湾新港開発計画と北海道開発 (石狩開発株式会社) 上 野 弥
9. 総括討論

## 共 通 論 題

『地域開発と港湾問題』(報告50分)

1. 地域開発と港湾流通 (クマシロシステム設計) 神 代 方 雅
2. 港湾開発問題に関する一考察 (法政大学) 山 村 学
3. 港湾施設の整備と地域開発 (日本大学) 鷹 取 稠
4. 漁港機能と沿岸地域経営 (北海道立総合研究所) 工 藤 勲
5. 新段階の地域開発と港湾 (国土庁) 今 野 修 平
6. 地域開発の総合的性格と港湾問題 (青山学院大学) 北 見 俊 郎

## 2. 部会活動状況

## 関東部会

本年度は2回の研究会を開催しましたが、その主な内容は次の通りであります。

## (1) 第1回研究会

昭和53年11月25日(土)午後1:30~5:00

(於 日本港湾協会談話室 参加者40名)

テーマと発表者

(イ) フランスの港湾事情について

梶幸雄氏(横浜市立大学)

永野為紀氏(仙台大学)

今野修平氏(国土庁)

(ロ) 産業構造の変化と今日的港湾の課題

山村学氏(新日本製鉄)

## (2) 第2回研究会

昭和54年4月28日(土)午後1:30~3:00

於 日本港湾協会談話室 参加者25名

テーマと発表者

「都市と港湾」一近代化への問題提起—

北見俊郎氏(青山学院大学)

なお、当日は午後3:00から当学会の常任理事会が開催されたため研究発表を1名とした。

(追記) 部会発表の希望については、開催通知発送の都度申込依頼を行っているが積極的な申出や意見をあまり期待できないので、もっと活潑化するための方策を目下再検討中である。(文責、山村 学)

**関西部会**

2月9日、海運経済学会と合同で開催。報告者は宮本實氏(神戸市港湾局)、テーマは「最近の中近東における海運・港湾事情」。中近東の視察を終えて帰国された氏のなまなましい報告を聞き、スライドで実態を学ぶことができた。参加者 21名。

(文責、柴田悦子)

**3. 謹 告**

○石井靖丸先生は、昭和54年8月3日午前零時36分急性肺炎のため、四谷胃腸病院にてお亡くなりになりました。享年62才

○大森一二先生は、昭和54年3月19日午前10時、脳内出血のため、横浜・神奈川区の自宅にてお亡くなりになりました。享年78才

○小池力先生は、昭和54年8月16日午後4時30分、宮城県宮城郡七ヶ浜町で遊泳中高波にさらわれお亡くなりになりました。享年50才

○橋本英三先生は、昭和54年8月13日午後5時45分、ホジキン病のため、名古屋・瑞穂区の名市大付属病院でお亡くなりになりました。享年75才

ここにつつしんでご冥福を祈ると共に、ご家族の平安を念じます。



## 故東寿先生追悼文

会長東寿先生が、昭和53年7月11日脳いっ血にて召天されてから一年になります。命日に先だつ6月30日には神奈川区・聖徳会館において一周忌の法事がとりおこなわれ、港湾関係者多数が参列し、学会からも北見俊郎会長代理が参列いたしました。

あらためて先生のご冥福を祈ると共に遺族のご平安を念じ、会員各位よりの追悼文と、先生が、ご生前親交をもたれた方々の特別寄稿をお願いしたものをあわせてここに集録いたします。



### 東 加 代 子

何事も手につかずボンヤリと夢の間にすごした一年、7月11日が近づくにつれて去年あなとお別れした頃の事が昨日のように思い出されます。

お庭には、白・ピンクの夾竹桃・ザクロの赤い花も、去年と同じようにきれいに咲いてますし、池の鯉、金魚達もみんなそれぞれ元気です。

特に二年前の夏、私が一生懸命卵から孵えて育てたチビッコ鯉が、10匹揃って、もう20センチ以上も成長し、とても活発に泳ぎ廻ってます。錦鯉とはいってもそれぞれメチャクチャな色彩で、決して美人ではありませんが無事に越冬した去年の春先、チョロチョロと泳ぎ廻ってるのを見つけて二人で興奮し、感謝した事を思って話合う相手のない淋しさをしみじみ感じます。

大好きな大好きなあなたを失ったステーブも、この間のお誕生日で6才になりました。中年の貫禄というのか、すこし落つきが出て、元気でハリ切ってますが、いまだに夕方になると外に出て車で帰っていらっしやるあなたを待ってます。私と同様、彼もこの世に生きてる限り、あなたの事思いつづけてる事でしょう。

でもステーブがいるので、私、本当に助かってます。

用心棒は勿論ですけど、返事はしてくれませんが、結構話相手になりますもの。

お互いに共通の悲しみを持って助け合って生きてるというところでしょうか。私達が、あなたのお傍に行く時には、先に死んで行った二匹の犬達を連れて、きつときつと迎えに来て下さいね。

三ツ沢の町を毎朝歩きつづけたように、又、みんな揃って歩ける日が了く来るといいな

あなんて考えてます。

6月30日にはあなたが生前、お世話になった方々にお集まり頂き、一周忌の法要を済ませました。

あいにくの雨の中、遠いところ皆様お集まり下さってとてもいい追悼の宴でした。

皆様に次々とスピーチをお願いしそれを聞き乍ら私もあなたと共にすごした37年の月日をしみじみ思い返してました。

雨が上ると又暑い暑い一人すごす二回目の夏です。

## 故・東会長と私

柴田 銀次郎

(日本港湾経済学会 名誉会長)

畏友東寿氏の逝去は私にとって少なからぬ衝撃であった。氏とは昭和57年日本港湾経済学会発足以来、学会同人として研究の面においても学会運営の面においても、常に膝を接して互に忌憚のない意見を交わした僚友であった。流石に氏は工学の出でありこれを基盤として永年に亘りわが国主要港湾の工務行政に携わり、更には中央にあって運輸省港湾局長としてわが国港湾行政全般を把握していただけに、学会の論壇上ばかりでなく、港湾審議会の席上においても、その発言は報告者や当局の虚をつき参会者の蒙を啓くことが屢々であった。氏は如何なる問題に対しても常に厳しく、かつ真摯にこれと取組み一事といえども忽せにすることがなかった。これと共に、他者相互の間に反する意見の対立があったときには氏は合理的な線を引いてこれをうまく調整するという、まことに柔軟な資性の持主でもあった。いわば学者・行政家・政治家三つの性格を兼ね具えた人であったといえる。

一時、学会のあり方乃至は港湾経済の学としての性格に関して私との間に微妙な意見の食違いを見せたことがあった。氏は港湾経済を学として成立たせるためには、早く統一あり系統立った体制を確立することであって、これこそ学会の目標とすべきであると、少なくとも会員の中にはこれに志す学者があつて然るべきものとの意見であった。要するに港湾経済学の樹立を考えられたのである。これはまことに望ましいことではある。しかし、性急にこれに着手することは、広汎多岐な港湾の経済機能を会員がそれぞれの専門の立場から精密な調査研究を続けている現在としては、各分野においてももっと理論的に深く掘り下げることの方が先決であり、これが学会全体としておのずから港湾経済論の体系を形造ることになる、というのが私の意見であった。この氏との意見の相違は当時同席していた会員には恰も意見の対立のように受け取られたかも知れないが、実は氏は学会における研究報告の内容が余りにミクロ的であり、かつ又問題が余りにバラバラであることを指摘したかったに違いない。私は又、安易なとりまとめは避けるべきだという心情に過ぎなかった。これは決して対立した意見であったわけではなく、私の異議は或は外的外れではなかつ

たかということをし、すぐあとで気付いた。その後、幾度も東氏に出会いながら遂にこれについて話し合う機会がなかったことを今更ながら悔んでいる。

それにしても、氏の端正温厚な面影は永くわれわれの脳裡に残り、氏の残した数々の輝かしい業績は、学会はもとより国公港湾行政の上にも、大きな足跡として後学後続の人々の指針となるであろう。ここに謹んで氏の冥福を祈る。

## 先駆者としての東さんを偲んで

佐藤 肇  
(日本港湾協会会長)

「東さん」「東さん」と仲間のものから畏敬されていた東寿さんが昨年7月に急逝されてから1年の歳月が流れんとしている。このように忽然と東さんを失うとは誰が予知得たであろうか。ただただ惜まれてならない。

東さんが港湾界に残された偉業が身に浸みて感ぜられる。その先駆者としての活動の一端を綴って追悼の言葉としたい。

第1に浮ぶのは大阪港復興計画作成の折りのことである。一時は放棄論も出たと云われる程に戦災と地盤沈下によって荒廃した大阪港が当時の中井市長の発言「大阪の蘇生は港から」に発し、鯨島博士の提唱する大阪港内港化計画（安治川を拡幅して臨港地帯の全面地揚げを行うことを骨子とするもの）においては東さん局長命令で大阪市に出張し、焼野原の大阪に約1ヶ月頑張った。優秀な大阪市港湾局の諸君を指導して自分の方法論を実践に移し、第1輯から第7輯に及ぶ大部の計画資料を纏め上げたのである。この資料はその後港湾計画のモデルとして後発の港湾計画に利用された。このような完璧な資料に裏付けられて、大阪港復興10ヶ年計画は昭和22年6月戦後第1回の港湾委員会の議を経て決定された。総工事費10億円ということは当時においては正に破格の大計画であり、しかも翌23年から事業化がはじまったのである。

第2は港湾法の成立にいたるまでの東さんの関与である。地方自治による港湾行政の統一を現行法の範囲にまで確保するために当事者がいかに各方面との折衝で苦労されたかは、関係者から聞いたことがある。法理論よりも現実の力関係が中心となって妥協が成り立ったのであろう。東さんはこの法律の精神を尊重して港湾経営についての理念を確立しようと努力しておられたように見受けたが、今となれば港湾法原案の作成時に主張された東さんのナマの意見を聞く機会を持たなかったのが残念でならない。この法律が地方自治の精神から逸れるような妥協に最も反対したのは東さんと推測するからである。

第3は神戸港第7突堤の建設である。昭和26年から29年にかけて建設された第7突堤はまさに東さんが自らの理論によって計画し、その予算化のためには情熱と政治力をフルに発揮し、その上工事事務所長として工世上幾多の新機軸を生み出して完成した作品だからである。しかも戦後は占領軍の締め付けで本格的な埠頭建設が開始されたのは第7突堤を

もってこう矢とする。そして第7突堤の経営はわが国で最初の公私共同企業体である神戸埠頭株式会社によって経営されている。この会社も先駆者としての苦難を経なければならなかったが、実践を通じてその後の神戸港の管理運営に多くの寄与をなしたことは賞讃されるべきである第7突堤こそ東さんの先駆者としての事業というべきであろう。

以上述べた3つの大きな事柄は東さんの「主著港湾計画論」として結実した。この著書を手にするたびに若かりし日の東さんの情熱に触れるように感じるものは私のみではあるまい。在りし日の東さんを偲び、遙かに御冥福を祈るのみである。

## 東さんを偲ぶ

比 田 正

(日本港湾協会副会長)

東寿さんに始めてお眼にかかったのは、45年前の昭和9年でした。当時故人は北大卒業の翌年で、大分県庁の青年土木技術者として活躍されておりましたが、大変元気で張り切っておられました。後に腎臓を片方切除する大手術を受けましたが、その後も常に満ち溢れるほどの気力を以って、幾つもの難しい仕事に取り組み続けられました。これは普通の人にはとても出来ない事で、生来頑健な体質だった上に精神力が並外れて旺盛だったからでありましょう。

東さんの専門は土木工学でしたから、その分野での活躍は当然のことですが、常に現状に飽きたらず、敢然と新しい試みに挑み続けました。例えば、今日でこそ工事の設計や積算にコンピューターを駆使することは日常茶飯事でありますが、戦後間もない頃にこれに着目したのです。国直轄の土木工事の経理は明治時代そのままのいわゆる大福張方式に近いものでした。諸伝表にコードナンバーを付け夫々パンチカード式を採用することから始めたわけです。古い伝統の中で育った中高年令層の人々から強い抵抗がありましたが、その当時としては大変な改革で、誰もが着手をためらっていたのを敢然と実行する勇気を故人は持っておられました。港湾工学の分類からこれらは施工の部に属しますが、企画設計の部門でも色々新しい方策を提案されました。神戸の「ポート・アイランド」は只今では世界的に有名ですが、その先駆けは東さん時代の神戸港摩耶ふ頭計画であります。

戦前港湾行政が内務省に所属している頃には、道路法、河川法、砂防法、都市計画法等は既に施行されていたのに、関係する分野の広い港湾法はとうとう日の目を見ずに敗戦を迎えました。戦後G・H・Qの指示を受けて港湾法の制定を急ぐことになりました。当時港湾は運輸省所管になっていましたが、立法を担当する法律専門の事務官は大部分通信省、鉄道省系で港湾に從來関係が少い人々でした。故人は起草グループに参画して、港湾の管理問題を中心に幅広い見解を披歴し、同法案成立に大きく寄与したのであります。知らぬ人は東さんを事務官と思い込んでいたと云う逸話がある程でした。

今日では第三セクターと云えばその関係におる人々は誰でもその仕組みを知っています

が、港湾法制定（昭和25年）直後故人は港湾管理運営の母体として同様の事を考えたのであります。港湾施設は公共物でありますから公共団体が51％、施設を利用する民間企業が残りを出資した公私共同体（株式会社）がそれです。現在多くの港湾でこの方式が実現しております。その頃東さんがその方式採用を各地で余り熱心に説きましたので、口の悪い連中が新興宗教になぞらへて、「東教（あづま教）」の教祖だなど嘲し立てたこともありました。

戦前の企画院、軍需省を兼務し、戦後運輸省港湾局の計画部門を長く担当された東さんは港湾計画の策定に当りその基礎になる貨物の動行は他省庁の経済計画を熟知しなければならないことを痛感されました。関係部局へは自省の内外を問わず惜まずに人を外向しました。現在もその方針は貫かれ、港湾局からは、経済企画庁、国土庁、科学技術庁、環境庁等に多数の人が出ていると思います。更らにこの考えを一步進め、民間組織として港湾経済学会の創立を提案し、その実現を見ましたことはご高承の通りであります。

東寿さんの一周忌に当りまして、港湾界不生出とも云われる故人の偉業の一端を追憶し心よりご冥福を祈る次第であります。

（1979・7・11記）

## 東寿先輩を偲んで

宮崎 茂一

（衆議院議員）

東さんは北大土木を昭和8年に卒業された港湾技術者である。私が親しく接したのは、終戦後からである。

彼は港湾技術者としては、異色の俊英であった。戦後内務省解体と共に、内務省の土木部門が建設院として残った。建設院を建設省に昇格させるための運動の中で、港湾局の去就が目された。もともと港湾は河川、道路とともに内務省土木局にあったが、昭和16年東条内閣の下で、運輸通信省発足とともに内務省から分離された。私共港湾の現場の者は土木技術の一元化の観点から建設院との合併を望んだ。時の港湾局長の後藤憲一氏は反対であった。この間の我々港湾技術者の指導者が東さんであった。彼は当時本省の港湾資材課長であったが、技術者会議に出席して、各方面の情報を教え、吾々の意向を纏めて、決議文や意見書を作り上げた。彼は理論家であった。何となく納得出来ない面もあったが、誰も正面から反対出来なかった。「口角泡を飛ばす」という言葉があるが、彼は雄弁ではあったが、泡の方は彼自身の唇の附近に堆積していた。彼はまた健筆家であった。暫く議論して、皆の大体の意向が纏りかけると、それを直ぐ文章にした。吾々は彼を仲間におけるホープとして尊敬した。建設院との合併問題は結果的には、「運輸行政一元化」の旗じるしに沿って、吾々は運輸省に残った。しかしながら、この時の東氏の活躍は皆の評価する処となった。その後港湾関係の法律の改正や機構問題や組合との交渉問題など、事功に彼の真価は遺憾なく発揮された。

彼はまた、港湾法や港湾の管理運営や港湾計画についても一つの見識をもっていた。港湾における。公私混合の企業という概念を打出したのも、彼である。また彼は港湾荷役の近代化のために、旧来の解荷役の非能率を激しく攻撃した。折角岸壁を作っても、物揚場同様に使われることをなげいた。上屋や倉庫の機能などを綿密に調査し、岸壁の計画設計に至るまで、本船接岸を促す方向に指導した。神戸港の第七突堤（西側）は、このような彼の理念を具現したものである。

彼の博士論文となった港湾計画論（赤本として有名になった）は、後進の吾々にとって立派な参考書になった。前記の神戸港第七突堤と大阪港復興計画は、この論文の実証的部門であるが、彼が本省から第三港湾建設局勤務時代の労作である。その後彼が本省の建設課長時代に、私は計画課の予算担当補佐であったが、彼の推せんで私は経済企画庁へ出向することになった。私は計画官として足かけ五年間、公共事業の経済計画を担当し、池田内閣の所得倍増計画の作成に参加することになった。私が交通施設の資産論を展開したのも、この時代である。その後も私の後任者は港湾の技術者が続いた。経済企画庁へ出向したことにより、私の考え方も視野も大分広くなり、後に政界へ進出する素地を作った。つまり彼は私の人生を変える原動力となった。

しかしながら港湾の技術面や労働組合問題については、私と彼はよく意見が対立した。しかし夜の宴会になると、女性については、全く好み（意見）が一致した。彼は私に「昼間は君とは合わないが、夜はよく合うな。」と冗談を云った。またよく麻雀もし、ゴルフもやった。

そのような彼の姿も、この世になくなった。共に論じ、共に飲み、共に遊んだ「東さん」も、今や見ることは出来なくなった。  
今や静かに彼の冥福を祈るのみである。

## 東先輩を偲ぶ

岡 部 保  
(日本港湾協会理事長)

東さんといえば港湾計画学の生みの親であり、その明晰な頭脳と積極的な行動力については皆様御承知の通りである。その反面色々なエピソードにも事欠かぬ方であり、パブリック教の御教祖様としての面影、愛犬にまつわる話、麻雀天狗の敗戦記、等々の思い出は尽きないものがある。私個人にとっては昭和21年に南方から復員して港湾局計画課の一員となって以来、公私にわたって御指導を頂いて来た先輩であり、恩師であった。

このような恩師に対しても私が威張れることが一つだけあった。それは戦後間もない時代のことである。当時は敗戦後の混乱期のこととて、計画的なものの考え方も未だ定着していなかった頃のことである。公共事業の他の各部門に先がけて港湾局が港湾整備事業の長期計画化を図り、その基本線を「今後の港湾事業の趨勢（日本経済復興の一環として）」

として取纏め、昭和23年10月に公表した。これが他省各分野の有識者の注目を集めることとなったのであるが、これとても東さんが立案された力作であったことは云うまでもない。その頃の出来ごとであった。東主任技師（今の首席補佐官）の命により私はある文書の起案を担当した。官庁文書のテクニックに弱かった私の作文となれば、その原案たるや真にお粗末なものであったであろう。東さんにその原案を提出したところ、行間の余白が全く無しなるまで朱筆を入れられてしまった。そこで私も一計を案じ、東さんの達筆の朱筆を一言一句解説して誤りなく清書したものを原案第二稿として提出した。これを一読した東さんは、大分筋は通って来たが文章表現が生硬で読み難いとの仰せである。内心はシメシメ上手くいったぞと思ったが、何喰わぬ顔をして引下った。東さんが自ら筆をとられた文章を御存知の方にはお判り頂けると思うが、それは真に達筆の名文であり、然も内容が豊富であるが、その表現方法はいささか難解であるのが常であった。そこで第二稿を私なりに判り易い日本語に漢訳して第三稿としたところ漸く稿了のお許しを得たが、その際にこの位の文章を最初から書けないようではとの御注意があった。そこで実は此々然々と今迄の経緯を御披露したところ、この野郎とばかり叱られはしたが、その後暫くの間、東さん直筆の原稿の漢訳は私の仕事となったのである。先程述べた「今後の港湾事業の趨勢」の文章も一部は私の漢訳にかかるものである。

このようなことを得々と書き記してしまっただが、今頃東さんは蓮の台の上で栗栖さん達と麻雀をしながら、また岡部の奴はつまらぬことをいっておると苦笑いしておられるのではあるまいか。計画の鬼であり、我々港湾人の恩師であられた東先輩の御冥福を心からお祈りして、駄筆を止めることとする。

## 東さんの思い出

竹内良夫

（(財)国際臨海開発研究センター理事長）

私が運輸省港湾局に入省した時の計画課長補佐に東さんが居られた。その後8年程新潟県に勤務し、再び港湾の仕事に携ようになった時、強く指導を受けたのも東さんである。東さんは日本の現在の港湾を造りあげ、港湾社会に最も重要な影響を与えた方であると思う。私が新潟から帰ってきた昭和30年頃は建設課長として張切っておられたが、その時期迄に歴任された計画課補佐官、資材課長、神戸港所長を通じて、東さんの業績は大きい。東さんの港湾に対する基本的な考え方は、地方住民が主人公となる港湾管理にあったと思うが、戦後最も地方自治的色彩の強い法律といわれた港湾法の設定に情熱を注がれた。従来 of 国の港湾から地方の港湾へ移行、港湾管理者が設立され、この法律はその後の港湾行政の根本的な拠所となる。港湾法と裏腹に港湾の計画を体系づけたのも東さんである。勢力圏を各港湾毎に設定し、勢力圏の中の人口、生産、需要の見通しを立てて、港湾の計画の目標を定めた方法論は現在も基本的な考え方に変わりはない。



東さんが本省の資材課長のポストから神戸港の所長という異例の勤務を希望して神戸港に乗込んだ頃の神戸市長は亡くなられた原口さんであり、独特の強引さで市長、知事に港湾の何たるかを力説し、新港第七突堤の建設、また官民合同出資の神戸埠頭株式会社の設立に努力した。彼のここでの情熱は、旧態依然とした港湾社会から、合理的な近代社会への脱皮への努力に注がれた。この時代、港湾荷役の面にメスを入れられ、単に業法批判だけでなく船から荷主迄の貨物の移動をハンドリング、ストックを通じて調査し、因習の根強い荷役業を根本から変えようと試みるなど、ソフト面への熱情が感じられる。また七突の建設に際して直轄組織の工程を批判し、生産工場のような工程管理を実施し、更に、工法の面では、コンクリートポンプを石川島重工に発注し、これを実用化して現在の普及の元となった。海底数十米の下層の良質砂を採取するイジェクターポンプを発案、実現させたのも東さんであり、このポンプ船は暫くの間遊んだまま繫留されていたが近年漸くこの考え方が日の目をみている、オランダあたりの技術として導入されて。

東さんの場合、秀れた発想と実行力で実施するものの周囲の人々の理解が得られず、数年を経て漸く分るという例が多かったようである。法律、計画学、経済学のみならず物理的な機械的改良、施工等にすぐれた考え方を持ち、一寸歯の立たない独特の難解な口調で口角泡を飛ばして議論されていた姿は、愛嬌のある思出である。多くの人は東さんを恐れ強烈な人と感じられやや敬遠していた向もあったが、実は純粋な熱情的な一面、人の良い面を持っていた方であったと私は思っている。

その後計画課長、三建局長と歴任され、港湾の長期計画、大阪湾大防波堤構想を手がけられる。官を辞して尚、港湾に対する情熱は埠頭経営研究会、港湾経済学会の設立に注がれる。ひたむきに港湾社会をリードされてきた東さん。私は日本の港湾を築き上げた最も偉大な指導者であると尊敬している。

## 東さんの思い出

大久保 喜 市

(日本海洋コンサルタント顧問)

私の東さんとの出会いは、昭和26年暮か27年の初頭に遇いますが、年代が余り離れて居たためか、公務の上で直接お仕えする機会はありませんでした。しかし、最初の出合いが、港湾行政の基礎的資料となる港湾統計に関するものであり、大先輩の東さんと、青二才の私とが、机を叩いての激論になると言う異常な場面であった為か、非常に印象的で、それが御縁となり不思議と、色々な場面で接触させて頂きました。

御承知の通り、東さんは港湾計画論をテーマとして学位を得られましたが、私が港湾統計の係長になりたてで、港湾統計を他の輸送統計とも関連づけ、利用の道を拓けるべく港湾調査規則を改正しようとし、改正原案を、先輩の一人としての東さんに一応見て頂く積りで御説明したところ、のっけから反対され、つい、大先輩に対し議論を挑んでしまいました。しかし、お蔭で、港湾統計の生い立ちを知る事と、東さんの港湾行政に対する情熱

を感得する事が出来、未熟な私の思い上りを深く反省させられました。

爾来、東さんの港湾計画論や、東さんが関与された大阪港復興計画調査資料を勉強させて頂き、更には、マックス・ウェーバーの工業立地論を勉強するきっかけを得る事となりました。

その後も、色々な場面において、東さんの斬新な発想や理論の展開に対し、その事自体には深く敬意を表するものでありながら、何故か、現実的な観点から、私が反対の立場に立つような事が屢ありました。そのような私に対しても、東さんは良く面倒を見て下さり、たとえば、私の工事々務所長としての初仕事とも言うべき、青森港浜町埠頭の計画変更と予算の増額について、当時の港湾局計画課長であった東さんは、非常に温い配慮をしてくれました。

後に私が港湾局計画課の課長補佐になった時には、東さんは既に退官されて居ましたが、折を見ては来訪して下さり、色々アドバイスをしたり、時には港湾運送の実務に携わって居る方や学者の方々との意見交換の場を作って下さいました。

日本港湾経済学会発足の機運も、そのような背景のもとに生れて来たのではないかと思います。東さんから、その発足の話を持ち込まれ、私は喜んで賛意を表しました。しかし、学会の活動を気にしつつも、日常業務の多忙にかまけて、学会の行事にも活動にも御協力出来ぬままに年月を経てしまいました。

その間も、東さんは折に触れて、学会の動向を御報告下さいました。

ここ数年、東さんは、散歩により、健康を恢復したと言って喜んで居られ、事実、健康そうに見えましたので、私も喜んで居りましたが、お年のせいか、嘗てのような激しい議論をなさなくなり、随分変られたなあとも思いました。

今にして思えば、後輩を啓発するために、意識して議論の種を撒き、また、私共との議論の場を通じて、先輩の御経験を私共に伝えてくれて居たのではないかとも思われます。もしそうとすれば、東さんの遺志を継ぐ一つの方法としては、我々の住む社会を、より良きものとするために、港湾経済の向上発展を図り、また、学会での諸論議を通じて、次の世代の人々に、問題への取り組み方を伝えてゆく事が考えられると思います。

## 故 会長・東寿先生をしのんで

松 沢 太 郎

(北海道鉄鋼コンサルタント常任理事)

東寿先生は、昭和53年7月11日忽然として逝去され、同7月14日横浜市富士記念会館において告別式がとり行われました。

東先生は、昭和8年月北海道帝国大学工学部土木工学科を卒業され、生涯をわが国における港湾の計画・建設・管理運営・研究等広い分野でご活躍されました。

北海道では、東兄弟ご三人はそろって秀才であって余りにも有名であります。長兄の東

隆氏は、北大農学部（農業経済）出身の元参議院議員で民社党に所属され、北海道の第一次産業を背負って国会で活躍されておりましたが、今は故人となられました。次兄の東弘氏も北大農学部（農業経済）出身で、ジェトロに勤務され、わが国の農産物貿易の拡大に献身されておりましたが、往年ビルマ出張に際して、飛行機が羽田空港を離陸した直後に富士山周辺での乱気流による事故のため急逝せられました。三男が東寿先生です。

私は東先生より2年先輩の北大土木同窓ですが、学校卒業以来勤務の関係もあって、長い間日常的交渉は殆んどありませんでしたが、昭和28年に出張の途次、当時運輸省第三港湾建設局次長であった東先生に大変お世話になったことがあります。そのとき私は、斎藤静修先生（明治44年東大土木卒、元北海道庁勤務技師）、大坪喜久郎先生（大正12年九大土木卒、当時北大工学部長）のお二方とご一緒して、九州・四国方面の多目的ダム工事視察に出かけたことがあります。私はこの視察旅行の日程を作成するに当たって、帰途神戸港に立ち寄って東先生を訪問することを特に附加いたしました。そのわけは、実は斎藤静修先生は東先生の岳父であり、また大坪先生の教え子が東先生であったことから、岳父と恩師がそろって東先生の活躍ぶりをつぶさに見聞することは、大変思いやりのあることだと考えたからです。

私ども一行はダム視察を終えて、四国から淡路島に渡り、更に淡路島から明石に上陸いたしました。そこへ東先生が迎えにきて下さったのです。まず神戸港工事事務所で神戸港の説明を詳しく聞きました。その中で今でも印象に刻みこまれているのは神戸港第7突堤工事のことであります。この突堤工事についての東先生の説明は、その内容が極めて理論的で、終戦後の艀の減少を来したことから、駐留軍による突堤接収に伴って接岸線の不足をどのようにして補うか、さらに外貨物資の増大に対処して港湾の機能をどう増強するか等意義づけを強調したものでした。ちょうどそのころ、東先生は学位論文「港湾計画論」を執筆中であり、第7突堤工事は東理論の実証の産物でもあったわけであります。

「港湾計画論」は、わが国の港湾計画にはじめて理論的手法を導入したものと深く敬意を表する次第であります。

ここに在りし日の東寿先生をしのび同窓の一人として筆をとりました。心から先生のご冥福をお祈り申し上げます。

### 東寿さんを偲ぶ

奥村武正  
(東京鉄鋼埠頭(株)社長)

東さんが歿になられて早や一年たちました。

未だにどこから東さんの元気なささく様な声が聞えてくる様な気がする。私にとって東さんは良き先輩であり指導教官の様な存在でありました。私にとって忘れられない思い出は昭和34年の秋。東さんを団長とした米国港湾管理視察団に加えて頂き御一緒に米国

主要港湾を巡ったことです。渡米前に日本の主要港湾の概要をとりまとめるため、皆で清水港や北九州港を見学旅行をした時から港湾管理の勉強が始まったのです。日本の港湾の管理運営は今後如何にあるべきかとの課題に対して当時の世界の主要港湾の如く、ポートオーソリティーとして政治的財政的独立公企業体をめざすべきであるが、そのためには米国港湾のポートオーソリティーの歴史的経緯を調査しその現状を審に見学することが団長としての東さんの訪米の目的であった。

東さんの港湾建設の工程管理システムの提唱は今から考えれば尖端を行ったものと思われる、また港湾の管理運営についても、第三セクター論を中心に論じられた説法は私共はきく側としていつもきかされ役に廻っていた感じでした。幼年時代には暗算が巧みで、神童と云われていたと言う話を承っていましたが、頭脳の廻転の速いことと着想の良さには常に敬服して参りました。指導者としての東さんが歿けられた穴は大きく、埠頭経営研究会のメンバーとして暗胆たる気持で一杯です。

生前の東さんを偲びつつ筆を置きます。

## 東先生の逝去を悼む

高 見 玄一郎  
(港湾経済研究所長)

東先生は、日本港湾経済学会の柱石とも称すべきかたであったが、突然の訃報に接して学会に大きな空洞を生じたように感じるのは、ひとり私だけではないであろう。

先生は、何をおいても、学会創設の中心に居られたかたであった。横浜中華街の安楽園で日吉回漕店の加賀美文一社長がスポンサーとなって何回かの会合を行って学会の創設にまで漕ぎ着けたのであるが、いつも東先生が中心であった。

「20人でも30人でもよいから、とにかく港湾研究者の集りをつくろう。」

というのが先生の主張であったが、時として往年を回顧して、「何と会員が300人にもなったよ」とよるこんでおられたのが、昨日のように思い出される。そして、港湾というものを経済学の体系の中で考えるという学会創設の主旨をよく理解しておられて、「早く港湾経済学を創ってもらいたい」と事あるごとに云って居られた。私には港湾経済学というもの成り立つかどうかよくわからないが、先生が言って居られた言葉の意味は法則定立的な経済学の体系の中で、港湾の経済理論を作るということであったと理解している。

このように、数年にわたる先生とのふれあいの中で私たちが最も敬服したのはその学問的熱情であった。特に戦前の内務省土木局港湾課の時代から、戦時統制と運輸省の設立、戦後の港湾法の制定に至るまで、港湾行政については生き字引的存在であった。この長い年月にわたるわが国港湾変せんの大い視野に立って日本の港湾を論じ得る人は先生を描いて外になかったであろう。もっと色々なことをお聞きしておきたかったが、その願いが果せなかったのが残念である。

私個人として、先生の思い出の最もユニークなものは10数年前に、建築家の菊竹清訓氏と組んで、相模湾に海上都市港湾を浮べようという、とてつもない大きな夢をえがいたことである。菊竹氏の海上都市論を根拠にして、私が絵を書き、これを東先生に持ってゆくと、「これが港湾か？」と驚ろいておられたが「どうして地球にくっつけるのだ」と、そのへんに根本的問題があることを直観的に指摘された。このとき菊竹氏の考えは、先ずたくさんのアンカーを入れることと、さらに、その一端を茅ヶ崎海岸に接続し、先端を、伊豆半島と三浦半島からロープで引張るという愉快な議論であった。この案は、神奈川県がとりあげようとしたが、湘南の地元の反対で沙汰やみとなった。

そのすぐあとで、こんどは、東京湾総合開発協議会設立の推進役ないし相談役の仕事をされた。このとき、松永安左衛門氏の産業計画会議の東京湾埋立計画があったが、これは東京を過密化するだけであるとして、東京湾南部開発計画案というのを作った。これは、東京湾の中の瀬に、海上都市を引かけて、横浜と富津を結ぶ大港湾を作ろうというもので、この時は、先生自らが定規をとって絵を書かれた。これも絵だけに終わったが、「港湾の建設が、土木の領域から建築の領域に移るが、それでもいいのですか」と問うと「何に、かまわないよ」と役人ばなれのした答えが返って来た。私たちは、その思想の柔軟性に敬服したものであった。

まことに得難い人物であったと思う。

## 東先生のこと

喜多村 昌次郎

(財)港湾労働経済研究所長

日本港湾経済学会の設立に努力された先学のお一人として、また、すぐれた「港湾計画論」の著者として、東先生は早くから港湾経済研究を志すものにとって偉大な存在でありました。

このような先生に、直接お目にかかりお話しをお聞きする機会の与えられましたのは、たしか1968年の学会で、私が「ターミナル・オペレーションの経営基礎」を発表したあとのように思います。この問題につきましては、いろいろと問題点についてご指摘いただき、港全体を経済的にしかも公共性を重視して経営することの必要性について、ご熱心なお話を伺いました。

1971年7月に、港湾管理者と港湾研究者による「埠頭経営研究会」が、東先生のご発案とお骨折りによって設立されたことは、関係者周知のところ です。

この予備的研究会がそれに先立って東京で開催され、そのとき東先生は「日本港湾におけるターミナル・オペレーターの理論」という基調報告をされましたがそれは、つい先日のように思われます。

その節・参加者に配布されましたのが「港湾における公私共同企業問題」という先生の

論文のコピーでした。これは1950年10月12日に執筆され、雑誌「港湾」に掲載された先生の労作の一つです。この当時から、すでに港湾は経営的に管理するもの、と確信されており先生のご先見は敬服のほかありません。

さきごろ、北海道苫小牧東部の開発に関連して、苫小牧東部の港湾経営に「公私共同企業体」方式を導入し、港湾の管理・運営から港湾経営へ転換するという実証的のところみが、先生によって提起され、いらい港湾経営管理論の構築になみなみならぬ情熱をそそがれていました。このときにあたって思いがけない先生のご逝去は、まことに残念であり、惜みてもあまりある痛恨事ですが、いまはただ、先生のやすらかなご冥福をお祈りするほかはありません。合掌。

## 東 寿 先 生

マツキ  
梶 幸 雄  
(横浜市立大学教授)

今から四半世紀も前に、運輸省港湾局計画課長の要職についておられたころ、はじめておめにかかりました。その後、高見先生や加賀美文一社長さんのお世話で定期的に会合もたれた横浜の港湾研究会の席上において、またそれ以外にも、公私の各種の機会に、たんにあいするだけではなしに、たいそう有益なご教示を賜わり、当時まだ20才代の私にとって、本当に有難いことでした。

私がぜひ、したためたいと思っている東先生のお人柄や、本学会の設立育成にはなわれたお骨折りにかんしては、多くの方々がお書きになられると思いますので省させていただきます。また、先生の学術面でのご業績についても同様に今更私が、の感じが致します。しかも、敢えて特記致したいことは、昭和20年代において、工学畑ご出身の先生が広い視野をおもちで、社会科学的分析をされはじめておられたのみならず、古典的立地論はもちろん十分に消化吸收された上で、昨今脚光を浴びている空間理論や地域概念と同類の思考と方法とを念頭にしておられた事実です。それもただ観念的ではなく、実証的に、かつ政策・計画へ積極的に映させようと努力されておられたわけで、先駆者としての名著「港湾計画論」の紙面でもよく理解できるはずです。

昭和40年の大会のうちに、先生から昼食をご馳走していただき、卓をはさんで先生に、「最近空港や陸運のターミナル問題にも首を突込んでいます……」、「本質的にみても、ターミナル学会という方向へ拡大発展させては……」など、私が気が多いからというだけではなく、当時の諸般の事情もあって、前述のようなことを申し上げました。先生は、「それもいいが、とにかく港湾に力を入れてほしいな。学会も港湾中心で育てて下さいよ。古くからの付き合いで気心もよくわかっているし、それに君のような……人にぜひ頼みたいんだ」とおっしゃっておられました。この叱正と激励のお言葉、上記の点線の部分は学問上のことを含めているところなのですが、先生の港湾に対する素晴らしい「激愛」、今も私の脳裏に焼きついて離れません。



先生のご冥福を心から祈念し、併せて小生その後いささか迂回しすぎていることを反省致している次第です。深謝・合掌

## 東寿先生を思ふ

今 野 修 平  
(国土庁計画官)

日本港湾経済学会会長 東海大教授東 寿先生がお亡くなりになられて、はや一年の歳月が流れようとしている。流れ去った一年の歳月に遡う如く、悲しみは新たであり、その偉大さを痛感するのは、一人私のみではあるまい。

先生は北海道に生れ、大学卒業後内務省入省のち運輸省港湾局計画課長第、三港湾建設局長等を任なされたが、この間企画院勤務もなされ、国土計画の立案にも当るという巾広い活躍を官界でなされた。今にして思えば、港湾を国土計画の中に位置づけたパイオニアであり、その業績は筆舌で表わせさい程大きいといえよう。

官界における御活躍の他に、先生の鋭利な頭脳と論理的思考能力は、港湾の学的体系化に向けられ、昭和31年、日本港湾協会より「港湾計画論」を刊行なされた。この本は我々後輩には、表紙の色からして「赤本」と俗称され、高度経済成長期、各地で急速かつ大規模に進められた港湾整備の原典となったものである。またその後多くの計画論が刊行されたが、港湾計画関係の理論展開の先導的役割を果たしたもので、その功績は港湾の発展と共に益々重みを加えるものであろう。

先生の基本的考え方は、港湾は地域経済の凝集した場であり、その機能は公私一体となったターミナルとして支えられねばならないということであったと受止めている。施設整備の理論は、これらの背景を十分にふまえたものであるべきであるという思想で貫かれていたように思う。

先生は昭和25年の港湾法の制定に主役として参画なされた。立法の精神を説いて下さる姿が、今となっては最も東先生らしい思い出となっているが、港湾法から、港湾管理者の活躍と第三セクターによる開発主体・ターミナルオペレーターの設立が、日本の風土に合った港湾運営の途であることを力説しておられた。その背景は、港湾は単なる施設管理でなく、積極的経営がなされるべきであり、その中で公的役割も果たせたいという先生の港湾に対する長い経験と深い愛情から構築された論理であったと思う。学会内でもこの考え方に全ての人が賛同されるということではなかったろうが、信念を持って説得する先生の論は学会を指導するにふさわしい熱意とエネルギーに満ち溢れていた。

先生は官界を去られる前後に大病を患い、医師に見放された人生を、良く後輩の私に聞かせてくれた。奇跡的に健康体に回復して、先生の人生に対する考え方が大きく変わり、以後の人生を港湾の近代化に捧げることになったという。先生が港湾のあらゆる分野に、私利私欲を離れ、ひたすら港湾界全体のためだけに尽力なされた半生は、他の人に真似の出



来ない聖人の城に達したものであったといっても過言ではない。後輩である私に人生とはを教えてくれた数少ない恩師でもあった。

先生の教えを肝に、今後共港湾に取組むことが、今は僅かに出来る報恩の途であろう。日本港湾経済学会を発展させ、港湾経済学を体系化する努力を積み重ねることを先生の御霊前に誓って御冥福をお祈りしたい。合掌

## 東先生との20数年

北 見 俊 郎

(青山学院大学教授)

それはまだ昭和20年代の末か、30年の頃だったと思う。当時、横浜の中華街で「港の放談会」がしばしば行なわれていた。そこで切れ味のよい理論を展開される紳士がいられた。それが東先生であった。その後、少したって私は欧米留学のために旅立ったが、アメリカ西部の大学にとどまっていた時に、ポートランド港の調査にでかけたら、ポート・オーソリティの人が「日本から港湾調査団の人たちが来ているが、君はドクター・アズマを知っているか」と聞かれ、思わぬところで東先生のお名前を聞き、大変なつかしく感じたことがまだ昨日のようにも思われる。たしかその頃は、日本ではフラ・フープが流行し、アメリカのマガジンが美智子妃のことを「粉屋の娘」と書いていた頃だったと思う。

3～4年後、故国に帰ってみると、風の便りに聞いたように、経済成長期の港はてんやわんやであった。「港の放談会」はまだ続けられており、「学会」創設の話はそこからもちあがった。そして、昭和37年に中華街に近いシルク・センターで第1回の大会が開かれたが、「学会」の発足についての東先生のご尽力は大変なものだったと思う。こうして東先生とは20余年の間、学会を中心としての交わりをもたせて頂き、ご指導にあずかってきた。

東先生のご専門は、いわば土木工学の分野とはいえ、社会科学の各分野にも通じていられ、その着想と論理的展開は私たちを一驚させるに充分であった。とくに私などは、とするとあまり実際に役に立たない概念上の問題にとらわれたりしがちであるが、東先生の問題意識は長年の現実の港湾造成・運営・行政の経験にもとづかれ、理論が政策的実践を前提としたものであった。こうした東先生のお考えがもっともよく示されているのが、「埠頭経営研究会」の設立とその後のご活躍でもあった。

昨年の7月、暑い陽が西に沈む夕方、電話で東先生のご他界を知らされた。「青天の霹靂」とは、こうした場合のための言葉かとしみじみ感じた。丁度、北海道での大会準備のことで、先生に報告をしたり、ご意見をおききしなければならないと思っていた矢先きであった。三ツ沢台のお宅でのお通夜、葬儀、そして先頃の一週忌の法事などのことについても、学会としての判断がつきかねない時には、ふと先生に相談しようか、と皮肉にも感じた位であった。今になってよく思い出されるのは、先生の学問的なお話よりも、会合の

かえり路の車の中での、愛犬をつれての散歩の話であったり、脚の血管がつまってあと10年位しかもたないと宣言されたので周囲の反対を押しきって仕事を進めたというお話しであったりする。その後、奥様からのお便りで、日々郵便物の数が少なくなるということや、愛犬が今でも夕方の門前に車がとまるととび出してゆくということをお聞きすると、言いしれない胸の傷みにおそわれる。

凡らく、先生の胸中にはわが国の港の方向付けに関するさまざまなお考えや計画がおありになったのだらうと思う。私は戦前・戦後を通じての港の政策的内容をもっとお聞きしたいと念じながらも、それがブツリと切れてしまった。私は人の生命が、私たちの想いを超えた天の計画によるものと信ずる。しかしそれが何んであるのかわからないが、せめてあと10年は先生が会長として学会や私たちのためにご指導して下さいものと思ひこんでいたのだが。

横浜の中華街でお目にかかってから20数年が流れた。永遠からすれば一瞬の時かも知れないが、先生から受けたさまざまなことは永遠に価する。改めて、この20数年をなぞらえながら、先生に感謝すると共に、天国でのご冥福とご遺族のご平安を心からお祈りする次第である。

## 故東寿先生略歴

明治44年 8月14日 北海道旭川市東旭川町に生まれる。

昭和53年 7月11日 脳いっ血のため、横浜市神奈川区の鈴木病院にて逝去、  
院号 広徳院釋寿海

昭和 8年 3月 北海道帝国大学工学部卒業  
昭和 8年 5月 大分県道路技手兼土木技手  
昭和14年 4月 博多港修築事務所従務  
昭和17年 4月 企画院第 6部第 2課勤務  
昭和19年 1月 運輸通信省港湾局管理課勤務  
昭和19年10月 軍需省総動員局監理部勤務課勤務  
昭和20年11月 運輸省港湾局勤務  
昭和22年 7月 運輸省海運総局長官官房兼務  
昭和22年 9月 運輸省海運総局資材部港湾資材課長  
昭和23年 1月 建設院総務局勤務  
昭和24年 6月 運輸省港湾局港湾資材課長  
昭和27年 3月 運輸省第 3 港湾建設部次長  
昭和30年 7月 運輸省港湾局建設課長  
昭和30年11月 文部省工学博士（工大 460 号京都大学）  
昭和30年11月 運輸省港湾局計画課長  
昭和34年 〃月 運輸省よりアメリカ合衆国へ出張を命ぜられる（港湾経営専門視察団）

## 〔団 体 歴〕

昭和37年 1月 社団法人日本港湾協会理事  
昭和37年10月 日本港湾経済学会常任理事  
昭和41年10月 日本港湾経済学会副会長  
昭和50年10月 日本港湾経済学会会長  
昭和47年 8月 埠頭経営研究会常務理事（理事長代行）

昭和36年 6月 日本テトラポッド（株）取締役副社長

昭和36年 6月 } 石川島播磨重工業（株）嘱託  
昭和43年 2月 }

昭和36年 6月 亜細亜浚渫（株）取締役副社長

昭和39年 5月 }         〃         〃 代表取締役社長  
昭和43年 2月 }

昭和47年 4月 （株）吉田組顧問

昭和16年10月 叙正七位

昭和19年 2月 叙従六位

昭和21年 2月 叙正六位

昭和29年 6月 永年勤続につき運輸大臣より表彰される

昭和50年11月 交通文化賞を運輸大臣より表彰される

# 会 員 業 績 リ ス ト

(注) このリストは過去2年間(1977～1979)における会員の業績をアンケートによって集録したものである。

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 簡 所	発表年月
荒木 智種	論 文	THE TRADITIONAL PAUL OWNIA INDUSTRY AND THE ESTA- BLISHMENT OF THE N.P.C.	Journal of Paulwnia Tomentosa	1978. 12
安藤 平	//	通関業の歴史	日本通関業会連合 会刊	1978. 2
市川 猛雄	著 書	港湾運送事業法論新訂版		1978. 10
伊藤 善市	書 評	宮沢弘『地方都市のルネッサンス』	地域開発	1977. 8
//	論 文	都市化時代の社会変動	地域開発	1977. 5
//	//	三全総と地方都市	市 政	1978. 1
//	//	国土開発計画と生活圈構想の歴史	ジュリスト増刊	1978. 8
//	//	地域開発とコミュニティバンク	『コミュニティ・ バンク論』Ⅱ所収	1978. 10
//	//	地域開発における高速道路の役割	高速道路と自動車	1979. 1
//	//	美しい都市づくりのために	市 政	1979. 2
和泉 雄三	論 文	港湾運送における資本と賃労働	港湾労働経済研究 No. 3	1979. 2
市来 清也	著 書	海運実務の基礎	東洋経済新報社	1978. 11
//	共 著	港湾機能の総合的課題	港湾労働 経済研究所	1977. 4
//	//	物流の知識	東洋経済新報社	1978. 4
//	論 文	パレチゼーションと海上輸送	海事産業研究所 No.129	1977. 3
//	//	物流革新と倉庫	神戸港 No.219	1977. 5

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 箇 所	発表年月
〃	〃	ＲＯ・ＲＯ船の現状と将来	輸送展望 No.163	1977. 7
〃	〃	ロールオン・ロールオフ船の荷役の実態	港湾荷役Vol.23 No. 1	1978. 1
〃	〃	港運料金の近代化と港類格差	港湾労働経済研究 No. 2	1978. 1
〃	〃	ミニ・ランドブリッジの現状と将来	神戸港 No.228	1978. 2
〃	〃	内航における雑貨輸送の現状と課題	港湾 No.55	1978. 4
〃	〃	内航海運	流通設計Vol. 9 No. 6	1978. 6
〃	〃	80年代の海上輸送	物流時代	1978. 7
〃	〃	北海道港湾と物流	北海道港湾経済 No. 10	1978. 8
〃	〃	みなとと郷土	港湾 No.63	1978.12
〃	〃	内航海運の現状と課題	海事産業研究所 No. 151	1979. 1
〃	〃	物流と港湾問題	港湾労働経済研究 No. 3	1979. 1
〃	書 評	ダイヤモンド社編「新版鉄鋼」	輸送展望 No.165	1978. 1
奥富 敬之	著 書	安房白浜，一中世前期編一	新人物往来社	1977. 5
〃	共 著	日本荘園絵図集成（下巻）	東京堂出版	1977. 5
〃	論 文	鎌倉以来の名族大名	歴史読本 270号	1977. 6
〃	共 著	続荘園制と武家社会	吉川弘文館	1978. 1
〃	論 文	不老長寿の秘法と秘業	歴史と旅	1978. 7
〃	論 文	日本港湾行政史の基礎的研究（1）	港湾経済研究	1978. 8

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 簡 所	発表年月
〃	論 文	三代の死の謎と政子	歴史読本	1979. 2
〃	著 書	清和源氏新田堀江家の歴史	高文堂	1979. 2
小原三佑嘉	紹 介	I C C—C M I 国際海事仲裁規則の発効	海事産業研究所	1979. 1
〃	資 料	必要になった複合運送の法的整備	Shipping and Trade News	1979. 1
〃	資 料	Difference Between "Bill of Lading;" Combined Transport Document	Shipping and Trade News	1979. 1
〃	資 料	海上 F O B と航空 F O B	日本荷主協会	1978. 7
〃	論 文	無故障船荷証券の基本を問う (I ~ III)	日本海運集会所	1978. 4~6
〃	論 文	荷為替信用状と変・偽造船高証券	金融財政事情研究会	1978. 7
〃	資 料	わが国をめぐる国際複合運送秩序形成への指向	京浜海運貨物取扱同業会	1978. 5
〃	資 料	わが国をめぐる国際複合輸送の新しい方向 I ~ II	日本港運協会	1978. 6~7
〃	辞 典	共著最新コンテナリゼーション便覧	日本海上コンテナ協会	1978. 2
〃	パンフ レット	複合運送証券 (国際統一規則対訳)	国際商業会議所	1977. 12
〃	論 文	国際複合運送秩序に関する技術論的研究	日本海運集会所	1977. 10
〃	政 府 答 申	共著海外投資保証施策の充実について	日本在外企業協会	1977. 6
北見 俊郎	編 著	港湾機能の総合的課題	港湾労働経済研究所	1977. 4
〃	〃	都市と臨海部開発	成山堂	〃 5
〃	論 文	「港湾政策」の形成と諸問題	横浜市大「経済と貿易」	〃 3
〃	〃	「都市と港」—港湾都市への認識と課題—	日本財政経済研究月報 No.121	〃 8

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 簡 所	発表年月
〃	〃	「港湾」の基本的概念と問題点 —「ターミナル論」の形成を中心に—	港湾労働経済研究 No.2	1978. 1
〃	〃	港湾の総合的課題 —その本質との関連において—	港湾 vol. 55 No. 4	〃 4
〃	〃	港湾都市の構造性と文化的特性	市政 No.309	〃 4
〃	〃	地域開発の総合的性格と港湾問題	港湾経済研究No.16	〃 8
〃	〃	港の総合的な将来課題 —都市の「港湾政策」への指向性—	倉庫 No.38	〃 8
〃	〃	国民生活と港湾	港湾 vol. 56 No. 1	1979. 1
〃	資 料	わが国における経済政策と港湾 —港湾の近代化と港湾政策の確立—	埠頭経営研究会	1977. 3
〃	〃	市民と港	海 員	〃 4
〃	〃	雑貨ふ頭における流通施設の適正計 画に関する調査書(1)	港湾荷役 機械化協会	〃 3
〃	〃	首都圏普通倉庫整備計画	関東海運局	〃 3
〃	〃	騒音地域 (芝山町)の振興計画調査書	千葉地域科学 研究所	1978. 3
〃	〃	「市民のミュージアム」のために	横浜海洋科学博物 館 (No. 1)	〃 3
〃	〃	雑貨ふ頭における流通施設の適正計 画に関する調査書(Ⅱ)	港湾荷役 機械化協会	〃 3
〃	〃	東京港振興の現状と課題	都政研究	1978.12
〃	〃	横浜港—コミュニティの核として—	有隣堂 No.112	1977. 3
〃	〃	先進神奈川のみち	横断道路	〃 6
喜多村昌次郎	論 文	港湾労働経済論の方法 (港湾機能の総合的課題)	(財) 港湾 労働経済研究所	1977. 4
〃	〃	港湾労働の課題と展望	季刊輸送展望	1977.10



氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 箇 所	発表年月
〃	資 料	福井港港湾経営調査	福井県土木部	1977. 3
〃	資 料	イギリス港湾労働者の新しい「年金計画」の概要 (上)	港 運	1977.10
〃	資 料	〃 〃 (下)	港 運	1977.11
〃	論 文	港湾労働の位置づけについて	季刊倉庫	〃
〃	〃	港湾労務管理の研究	港湾労働経済年報 No. 2	1978. 1
〃	〃	港湾における休日労働の現状	港湾荷役	1978. 3
〃	〃	港湾運送の「合理化」と労働問題	港湾労働経済年報 No. 3	1979. 1
木村 武彦	論 文	港湾選択とコンテナ輸送一フィーダー問題への接近一	「名古屋港」vol. 26 No. 6	1977. 7
〃	〃	貿易における利用港湾選択基準に関する一考察 (共同報告) 一名古屋港の場合一	「港湾経済研究」No.15	1977.10
〃	〃	大都市港湾の機能転換と経済政策との相互作用	「 〃 」No.16	1978. 8
〃	〃	港湾情報システムの一環としての港湾管理者の船舶入出港管理システムについて 一名古屋港の場合一	「地方自治コンピュータ」vol.8 No.12	1978.12
〃	〃	大都市港湾における港湾・運輸政策と港湾管理上の課題	「港湾労働経済研究」年報 No. 3	1979. 1
神代 方雅	論 文	流通体系の変化と室蘭港	北海道港湾経済	1978. 8
〃	〃	北海道港湾の現状と課題	同 上	〃
〃	〃	地域開発と港湾流通体系	日本港湾経済学会	〃
國領 英雄	資 料	Kuvas の「コンテナ輸送能力論」	海事産業研究所報	1977. 6
〃	共 著 (論文)	港費の分析 一海運コストモデルによるアプローチ	海運経済研究	〃 10
〃	論 文	ネオバルク・ SHIPPINGについて	神戸商船大学紀要 1 類	1978. 7

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 箇 所	発表年月
今野 修平	資 料	フランスの港湾の現状と動向	港湾56—1	1979. 1
〃	論 文	仙台都市圏の特質	地域と交通 1—1	1979. 1
〃	〃	沿岸域の概念と現状	港湾55—11	1978. 11
〃	〃	国土の有効利用と公共投資	スチールデザイン 186	〃 11
〃	〃	公共事業と大型プロジェクト 計画の側面と見直し	高速道路と自動車 21—9	〃 9
〃	〃	新段階の地域開発と港湾	港湾経済研究16	〃 8
〃	〃	三全総と離島	地域開発 164	〃 5
〃	翻 訳	西独運輸白書 1976	季刊運輸経済研究 センター 30. 31	〃 5, 8
〃	資 料	ライン河流域紀行	人と国土 3—6	〃 5
〃	論 文	三全総と交通計画	運輸と経済38—2	〃 2
〃	〃	都市化と経済の変化からみた大都市 港湾の展望と課題	港湾経済研究 15	1977. 10
是常 福治	資 料	神戸サイロ銀座（神戸港におけるサ イロ業の沿革と現状）	月刊「神戸港」	1977. 6
斎藤 公助	論 文	自家用・営業倉庫のシェアと若干 の評価	雑誌「流通設計」	1977. 6
〃	〃	倉庫業における情報処理の現状 —実態調査を中心として—	「倉庫」	1977. 8
〃	〃	経済指標と倉庫業の動き	同 上	〃
〃	〃	輸入木材と港湾	港湾経済研究 （学会年次報告書）	1977. 11
〃	〃	港湾荷役機械リース事業の概要	雑誌「港湾荷役」	1977. 10
〃	〃	輸入農水畜産物と港湾倉庫	港湾労働経済研究 No. 2	1978. 1

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 簡 所	発表年月
〃	論 文	自動化倉庫の現状と動向 (I)	雑誌「貨物教室」	1978. 1
〃	〃	同 上 (II)	同 上	1978. 2
〃	〃	景気動向と保管需要	同 上	1978. 6
〃	〃	設備投資の動向と倉庫業	雑誌「倉庫」	1978. 8
〃	〃	荷主企業の物流とその志向性	同 上	1978. 11
〃	〃	倉庫業の現状と課題	「商業高校教育資料」(実教出版)	〃
〃	〃	企業における物流管理体制とその動向	雑誌「貨物教室」	〃
〃	〃	近世におけるわが国水運とその役割	〃 「港 湾」	1978. 12
〃	〃	スポットで見る倉庫業界	〃 「輸送展望」	1979. 1
〃	〃	港湾整備の方向と今後の課題 —港湾産業の視点から—	〃 「港 湾」	〃
酒井正三郎	(翻訳) 著 書	F, ジャゼル著, 拙訳, タルコット・パーソンズにおける 社会の分析的理論	中部日本 教育文化会	1977. 11
〃	論 文	パーソンズのA, G, I, U図式の 一展開	名城商学第27巻	1978. 3
〃	〃	全体社会的媒体論の再検討	第4号 南山大学アカデミ ア港湾経営学編 第60号(125条)	1978. 11
篠原 陽一	論 文	船舶技術と船員労働に関する基礎理 論	海事産業研究所報 143~145	1978. 5~7
〃	〃	過渡期の船員意識について	海運経済研究 12	1978. 10
〃	〃	便宜置籍船とその分析について	交通学研究1978年 研究年報	〃 11
〃	資 料	船員福祉の理念とその具体策の調査 研究	海上労働科学 研究所	1978. 3
東海林 滋	論 文	海運における経済効率 —Goss の論文に寄せて—	海事交通研究 第15集	1978. 4

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 簡 所	発表年月
〃	資 料	グロチウスとヘームスケルク	海 運 第609～611号)	1978 6～8
〃	書 評	宮本清四郎『海運同盟制度論』	海事産業研究所報 第146号	1978. 8
〃	〃	地田知平『海運産業論』	海運経済研究 第12号	1978.10
〃	論 文	定期船運賃論の展望	〃 第11号	1977.10
高村 忠也	論 文	荷主と船主の協調を促進する道 (1～7)	荷主協会	1978. 2.3.4.5. 6.8.9.
〃	〃	海運協議機構の二つの型	国民経済雑誌	1978. 5
〃	〃	現行国内複合運送の仕組みと先行き (上・中)	関西物流近代化 センター	1979. 3, 6
〃	〃	定期船同盟行動憲章条約の中の対荷 主問題一手積み協定を中心にして (上)	荷協月報	1979. 6
千須和富士夫	論 文	元代の港湾都市	日本港湾経済学会 年報	1977.10
〃	〃	元代の泉州広州港	同 上	1978. 8
〃	〃	期待される港運事業の将来像 一港運事業の構造改革試論	港 運	1979. 2
土居 靖範	論 文	外貿埠頭公団の分析	港湾機能の総合 的課題	1977. 4
〃	〃	200カイリ時代の水産物流通	流通とシステム No. 15	1978. 3
〃	〃	内航海運の変容	海運経済研究 No. 12	1978.10
〃	書 評	港湾労働経済研究所編 『港湾の知識』	流通とシステム No. 11	1977. 3
〃	〃	市来清也著『倉庫業界』	季刊輸送展望 No. 162	1977. 5
〃	〃	『欧米諸国の港湾管理とその財政』	日本港湾経済学会 年報 No. 15	1977.10
〃	〃	市川猛雄著 『新訂版・港湾運送事業法論』	季刊輸送展望 No. 169	1979. 1

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 簡 所	発表年月	
〃	論 文	出版物流通の現状と今後の展望	商品先物市場 52年 7 月号	1977. 2	
〃	資 料	パレット及びパレット作業用物流機器の開発	日本物流年鑑 1978年版	1978. 5	
田中 省三	論 文	運賃同盟と検量制度	海事産業研究所報	1977. 4, 5	
〃	〃	輸送の変化と検定機関	港湾荷役	1977. 9	
〃	〃	公団埠頭にみられる専用的利用について (1)	海事産業研究所報	1979. 1	
〃	共 著	明日の港を考える (第 5 章技術革新と労働者)	法律文化社 田中省三 (日本 海事検定協会)	1979. 4	
富田 功	論 文	港湾機能の経済効果の諸問題	港湾機能の総合的 課題	1977. 4	
〃	〃	港湾都市問題研究序説	港湾労働経済研究 年報 (No. 2)	1978. 1	
〃	〃	港湾経営論序説	港湾経済研究No.16	1978. 8	
〃	〃	港湾運送機能の諸問題	港湾労働経済研究 年報 (No. 3)	1979. 1	
〃	資 料	福井港・港湾経営調査	福井県土木部	1977. 3	
〃	〃	雑貨埠頭における流通施設の適正計画に関する調査 (Ⅱ)	港湾荷役 機械化協会	1978. 3	
〃	〃	はしけ運送実態調査報告書	(財)港湾近代化促 進協議会	1979. 2	
〃	翻 訳	Annual Report (Wellinton & Townsville)	埠頭経営研究会	1978. 11	
〃	〃	London port Labour	「港運」 2 ～18	1977. 12	
〃	紹 介	『欧米諸国の港湾管理とその財政』	「港 湾」	1977. 7	
〃	〃	〃	〃	「港運」 2 ～16	1977. 10
〃	〃	北見俊郎・奥村武正編著 『都市と臨海部開発』	港湾経済研究No.15	1977. 10	

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 簡 所	発表年月
//	//	//	海事産業研究所報 No. 136	1977. 10
永瀬 栄治	論 文	北海道における港湾の管理と問題	札幌市	1977. 9
//	//	北海道の食飼料備蓄基地計画について	室蘭市新聞	1978. 1
//	//	北海道発展計画と室蘭港	札幌市	1978. 8
中本 昭夫	論 文	御手洗港に関する一考察 ＝過疎離島の地方港湾	港湾経済研究No.16	1978. 8
//	//	過疎港と過密港	「西九州」vol. 339	1979. 3
西原 森茂	論 文	T.ペインのガバメント論	『沖縄法学』 第7号	1979. 1
波多江俊孝	論 文	特惠関税とその後 ―我国の一般特惠関税を中心して―	福岡大学商学論叢	1977. 12
廣岡 治哉	紹 介	各国都市公共交通機関の財政悪化と財政援助の実態	経営志林	1978. 8
//	共 著	交通問題と地域主義	学陽書房 『地域主義』	1978. 3
//	論 文	国鉄分割は再建の決め手か	エコノミスト	1978. 7
//	//	管理指向型の大都市交通戦略	都市問題研究	1978. 11
//	編 著	東京・ロンドンの研究	法大出版局	1978. 12
古川哲次郎	論 文	用船契約の基礎理念	雑誌「海運」	1978. 4～5
//	書 評	国鉄の再建	//	1977. 11
//	//	海運同盟制度論	//	1978. 7
//	論 文	交通雑学 ①	外航労務協会 「七洋」	1979. 2
松本 一郎	論 文	パナマ運河はどうなる	雑誌海運	1978. 6

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 簡 所	発表年月
〃	〃	豪華客船クイーン・エリザベスⅡ世号巡遊所感	〃 〃	1977. 4
〃	〃	欧州大陸諸港の動向	海外海事研究No.59	1979. 1
〃	〃	石油ショック以後荷動動向	〃 No.57	1978. 7
宮下 国生	論 文	タンカー業の設備投資行動の計測	国民経済雑誌	1978. 4
〃	著 書	海運市場論	千倉書房	1978. 10
〃	論 文	設備投資計画の決定行動の計測 —バルク・キャリア業を中心に—	海運経済研究	1978. 10
三木 楯彦	共 著 論 文	港費の分析・海運, コストモデルによるアプローチ	海運経済研究 第11号	1977. 10
〃	論 文	港湾物流と貿易量予測	関西物流近代化セ ンター 第16号	1978. 3
村尾 質	共 著	交通と環境問題	有斐閣双書 『交通概論』	1977. 4
〃	〃	交通用役の生産と消費	有斐閣選書 『現代の交通経済』	1977. 7
〃	論 文	公共交通財政政策への理論的提言	日本交通学会『交 通学研究・1977』	1977. 10
〃	〃	環境の社会的所有に関する政治経済 学的考察	神奈川大学 vol.13 『商経論叢』 No. 3	1978. 3
〃	書 評	問われるクルマ社会	日通総研 『輸送展望』	1977. 10
森田 稔	論 文	港湾をめぐる諸環境—港運と倉庫—	港湾(雑誌)	1979. 1
山岸 寛	論 文	米国運航差額補助金に関する研究	東京商船大学 研究報告	1977. 3
〃	〃	開発途上国の SHIPPING スペース	〃	1978. 2
〃	〃	わが国海運国際収支の実証的研究	海事交通研究	1978. 4
〃	〃	英国海運企業と政府対策	海 運	1978. 10 ~12



氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 簡 所	発表年月
〃	資 料	変貌するアラブ諸国の海上輸送	海外海事研究	1979. 1
山田 源次	資 料	地中海の世界的バカンス基地 ラングドック・ルーシヨンの特異性	近代港湾	1977. 7
〃	著 書	SHIPPING実務総覧 (国際貿易貨物取扱実務)	海文堂	1979. 2
山上 徹	訳 書	海港立地論	時潮社	1978. 9
〃	論 文	海港立地における労働指向について の一考察	港湾労働経済研究 所	1978. 1
〃	〃	海港立地における資本指向について	商学集志 第48巻 1号	1978. 6
〃	〃	港湾集積の一般的性格について	商学集志 第48巻 2号	1978. 11
〃	〃	海港立地における輸送指向について の一考察	港湾労働経済研究 所	1979. 1
〃	共 著	港湾機能の総合的課題	港湾労働経済研究 所	1977. 4
〃	〃	騒音地域(芝山町)の振興計画調査 研究報告書	千葉地域科学研究 所	1978. 3
〃	〃	地域開発と港湾問題	日本港湾経済学会	1978. 9
山村 学	共 著	港湾機能の総合的課題	(財)港湾労働 経済研究所	1977. 4
〃	〃	現代の交通経済	有 斐 閣	1977. 7
〃	〃	新版鉄鋼	ダイヤモンド社	〃
〃	論 文	港湾の管理運営問題に関する一考察	交通学研究年報 (1977)	1977. 10
〃	〃	韓国の経済と物流の概況	流通設計	1978. 2
〃	〃	公企業的港湾経営の課題	日本経済政策 学会年報	1978. 5
〃	〃	開発問題と港湾に関する一考察	港湾経済研究16号	1978. 8

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 箇 所	発表年月
〃	〃	韓国の海運と港湾に関する一考察	海運経済研究12号	1978. 10
〃	〃	トラック運送事業免許制度の有効活用化	流通設計	〃
〃	書 評	北見, 奥村編「都市と臨海部開発」	港 湾	1977. 8
〃	〃	宮本清四郎「海運同盟制度論」	港 湾	1979. 1
財団法人 国際臨海開発 研究センター	報告書	黒海沿岸コンテナターミナル等建設計画調査		1977. 6
〃	〃	1. 港湾財務分析プログラムに関する報告書 2. 港湾財務分析モデルのインプットマニュアル		1978. 3
〃	著 書	港湾プロジェクトのフィジビリティ調査指針		〃
〃	報告書	アラブ・日本港湾合同会議		1978. 10
〃	〃	アラブ港湾調査		1978. 4
〃	〃	中南米諸国交通運輸事情調査		1978. 3
〃	資 料	P I A N C 技術情報 No. 1		1978. 9
〃	論 文	SEMINAR IN PORT PLANNING PRACTICAL CASE STUDY— DEVELOPMENT OF ONAHA- MAPORT OF JAPAN ( I ~ V )		
〃	報告書	J I C A		
〃	〃	バンジャルマシン港(インドネシア) 開発計画調査		1977. 8
〃	〃	ブライア・モール港(インドネシア) 建設計画調査		1977. 12
〃	〃	ビトン港 (インドネシア) 拡張計画調査		1978. 8
〃	〃	フィリピン漁港整備計画 レビュー調査		1978. 6
〃	〃	スマラン港 (インドネシア) 開発計画調査		1978. 7

## 編 集 後 記

日本港湾経済学会第十八回大会が、神戸港で開催される運びとなった。ふり返ると、第三回、第十一回と、神戸港はこれが三度目であるが、1972年の神戸大会のことがつい先日であったかのように思い起こされ、「あれからもうこんなに月日が経ったのか。」とある種の感概を禁じ得ない。その思いは筆者の場合、遅々として進まぬ我が学問の道の遠さ、我が身の不甲斐なさとは結びついてしまうのだが……。

しかし年報を新しいものから順に古いものへと手繰っていくと、当学会に残してきた足跡の意外に大きなものであることに改めて気づかされる。そこには、一步一步着実に大地を踏みしめてきた確かな歩みを感じられる。会員諸氏のご研究の成果の、発表の場としての大会年報であるからには、そうした日頃の真摯なご研鑽がご報告の隅々にまで横溢しているからであろう。そしてこの場合の「過ぎ去った月日」はそのまま、港湾経済という学問の幅の広がり、奥行き、深さ、蓄積されたものの高さ、と結びついている。会員の一人一人が学問の形成にここまで貢献してきたとの自信を持ってもよいのではあるまいか。

世界は今、省エネルギーで揺れ動いている。港湾をとりまく環境にも、おのずと変化があらう。港は我が国経済の発展に大きな役割りを果たしてきた。今後も基本的にその姿勢に変わりはないのだが、従来より以上のものが港に求められることにもなりかねない。安価なエネルギーを豊富に消費する型の交通輸送体系が形づくられてきたその根本のエネルギーが安価でも豊富でもなくなりつつあるならば、改めて別の体系が問われなければならない。それがあろういは港に新しく求められるものかも知れないのである。

第十八回大会というと、人になぞらえるなら十八才の誕生日ということであろうか。青春のまっただ中、今まさに大人の世界に飛び込もうとしているところである。今までに積み重ねてきたものを土台に、社会人としての一人歩きを始める年代である。そうした学会の発展と共に歩む学会誌として、より実りあるものに成長させたい。これからも大方のご教導を仰ぎたい。

1979年 8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、宇石真一(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）  
1979年 第18回大会（神戸港） 共通論題（都市と港湾）

## 都 市 と 港 湾

（『港湾経済研究』No. 17）

1979年10月15日 印刷

1979年10月25日 発行

頒 価 ￥ 2,500（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

T E L 045—242—1071

日 本 港 湾 経 済 学 会

〒231 横浜市中区山下町279の1地先

（横浜山下埠頭港湾厚生センター）

日本港湾経済学会事務局