

「人間の生活」と港

—— 総論的諸問題をめぐって ——

北 見 俊 郎

(青山学院大学)

目 次

1. 問題提起 (人間とその生活をめぐって)
2. 「自覚的生活」と港湾社会
3. 欧米における港の諸問題と「人間の生活」
4. わが国における「自覚的生活」と港の課題
5. あとがき

1. 問題提起 (人間とその生活をめぐって)

「人間の生活と港」という課題は、港の研究にとってもっとも基本的なものであると共にもっとも総括的なものである。しかし、そのもっとも基本的で総括的である課題が、わが国においてはあまりとりあげられてこなかったが、ある意味からすれば、それがわが国における港湾問題のもっとも大きな政策的課題であり、また港湾研究における基本的な課題でもと思われる⁽¹⁾。

まず、「人間の問題」をめぐる考察は、社会科学においては周知のようアダム・スミス (Adam Smith) から始まる。スミスにおける一連の業績は、⁽²⁾ 一方では自由主義経済、他方では、近代的「市民社会」の体系化にあるが、その後、古典派経済学のみならず、歴史学派、マルクス学派や近代経済学においてもたえずそれらの基礎となる人間の問題をはなれては学的成立がなかったはずでもある。

第2次世界大戦後のわが国経済・社会の発展過程、とりわけ経済成長期を中心にして、「人間の問題」が問われるようになったのは、周知のように異常な工業生産力の増大と共に交通難、交通事故、水や空気の汚染等の公害問題の拡大、あるいは都市における人口過密、住宅および水問題、物価騰貴、

自然破壊などの都市問題、環境問題が発生し、さらには人間疎外という人間存在の内的な問題まで問われるようになってからのことである。こうした現代的な状況をふまえて、ウィリヤム・カップ (K. William Kapp) は社会科学それ自体の方法論的反省をうながし、「内容のない一般化や言葉だけの空虚な公式化へと迷い込むことなくわれわれの経済・社会科学的思考に人間性を賦与すること」⁽³⁾を主張した。つまり、そうした主張の背景には、現代状況をこのまま放置すれば人間存在の達成と生命の維持という問題にまでかわり合いをもつという「危機感」がうかがわれる。

また一つには人間疎外という人間の内的な問題は、元来人間が精神と肉体の間にそぐわぬ断層を有し、「自然と理性」の中間的な領域において生きることを余儀なくされているという「人間の本性」をもっているということを教えられる。以上のように人間が、そぐわぬ断層と中間的領域に生きるということは、自己の存在が自己にとって矛盾的な存在であると共に、その矛盾をかかえこむところの矛盾的自己統一体であること、さらにそれが歴史的に一回かぎりの存在であるという自覚につらなる。⁽⁴⁾こうした自己存在そのものの根源的事情は、いわば現代の精神状況の基盤ともなっている。したがって「現代の精神状況をとりあげるということは、このような私の存在そのものの根源的事情にもとづいている。私の存在はプラトンのアイデアのようなものではなく、また近代の考えたような理性的な普遍我というようなものではない。今日の言葉でいえば実存 (Existenz) である。実存ということは、自覚的存在者を意味する。」⁽⁵⁾とされる。

次に問題となるのはそうした人間の「生活」についてであるが、わが国における経済発展の過程で、「人間の問題」が問われはじめたということは、もちろんその「生活」を通じてのことであり、「生活」という「日々の暮らし」における社会的現象を媒介としてである。「日々の暮らし」である人間の「生活」はそうした人間存在の具現化であり、人間存在を「本質」とすれば、「生活」は「現象」である。

しかも、この「生活」は「本質」である人間存在がそぐわぬ断層をもち、矛盾的内容をもつとするならば、やはりこれらの反映をもつものと思われる。

つまり、「実存」的存在が自覚的存在者であるならば、その現象としての「日々の暮し」もまた「自覚的生活」である。この「自覚的生活」や自覚的な日々の暮しとは何を意味するのか。

注 (1) 拙著「港湾総論」(成山堂, 昭和47年)のはしがきにおいて「第1部の3章までをとくに港湾にとってもっとも基本的な問題を, 人間・文化・近代化などの意味から考察してみた。ここでいう『人間の問題』とは, かならずしも公害・コンピューター・自然破壊などの時代的流行語からくる人間尊重の概念から発しているものではない。むしろ港湾と人間とのつながりを経済社会における『人間の矛盾的存在』に基礎を求めた。」と述べた。こうした問題意識は, その後の拙著「都市と港——港湾都市研究序説——」(同文館, 昭和51年)第1章「人間・港・都市」をはじめ, 拙共著「港湾社会」(成山堂, 昭和50年)第1章「港湾における人間と社会——港湾社会の問題意識——」等においてもとりあげているが, それらは社会科学の方法論をもって港を研究しようとする場合のアルファーにしてオメガーな問題でもある。

したがって「人間の生活」は「人間存在」そのものが矛盾的内容をもつかぎり, やはり多くの矛盾的内容をふくみ, また一方では研究による「理論」と実践的「政策」との間にも多くの矛盾を秘めることを意味する。

(2) “The Theory of Moral Sentiment, 1759 (米沢訳『道徳情操論』), “An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations.” 1776.

(大内訳『国富論』), Lectures on Justice. Police, Revenue and Arms, Delivered in the Univ. of Glasgow” 1796. (高島, 水田訳『グラスゴー大学講義』) 等。

(3) K. ウィリアム・カップ「経済学における人間性の回復」(岩波書店『世界』1971年4月)

(4) 詳細については拙著「港湾総論」(前出)第1章, 第2章。「都市と港」(前出)第1章, 第2章の参照をのぞむ。

(5) 清水義樹著「プロテスタントの神学」(新教出版社, 昭和36年) P. 11,

2. 「自覚的生活」と港湾社会

「自覚的生活」とは, その本質としての人間存在が, 危機意識を背景にしながら, 内的矛盾の自覚を契機にし, 人間の根源的事情をふまえた生活のあり方をいうものとした。それは単なる個人のみの問題ではなく, 歴史的な一回性をもとにする社会的な問題であり, 人間の自己存在そのものの根源的事

情が現代の精神状況の基盤になっているからである。

一方、「社会」(society, Gesellschaft)とは、あらためて述べるまでもなく、人間関係、人間の結合、共同の生活といった意味であり、社会集団としての家族・団体(都市・地域)・国家、あるいは歴史的には「封建社会」とか「近代社会」といった発展段階を示す。そして、人間の「生活」はたえず対人的な行為と関連によって成立しており、そうした社会的関係は「集団」を場としている。したがって人間の生活は集団の成員としての社会生活を行うが、この場合、個人と社会(全体)の関係は、(全体としての社会が、一部分としての個人に先行して個人の存在を規定した場合はしばしばファシズム的・全体主義的な社会となり、また個人を社会に先行すると自由主義的な社会となるが。)個人が人間としての自覚的存在者の如何、または自覚的な生活の如何によって異なってくる。

紙巾がきわめて制限されているので、先を急げば、欧米における近代的「市民社会」の形成と、後進的なわが国の中央集権的な社会の形成過程は、前者にあっては人間が多様に分化した、二次的、機能的な社会の中で、機能を分担する各種の集団に属し、その集団の複合体として自由な市民社会に位置付けられ、後者にあっては一般的に基礎社会の中で個人の埋没と固定的な伝統的慣習の中に位置付けられやすいといえる。欧米におけるそうした近代的「市民社会」の形成は歴史が示すさまざまな要因を支えとするが、その核心は欧米におけるキリスト教的文化がもつ「個の自覚」にもとづく「近代化」過程とも考えられる。もっとも、ここでいう「自覚的な生活」とは近代における「実存主義」(existentialism)との関連をもつものであるが、「近代」がそのような「個の自覚」によって導かれたことには変りない⁽¹⁾ともあれ、そうした欧米における「近代化」との対応でわが国を考えると、あらためていうまでもなくかなりの後進性が今も残っている。これもまた人間とその「自覚的な生活」の未熟な故とみることができる。

さて、以上はきわめて概略的な人間の生活と社会の関連を述べたにとどまるが、問題はそれと港の関係をみるとどのようなことが考えられるのか。ここでいう「社会」とは、少なくとも社会科学の分野から考える場合には、A.

スミス以降の社会科学の形成過程とはば歴史を共にする近代的「市民社会」をさすものであり、それ以前の前近代的社会における「身分と権力」が次第に「契約と経済」に移行しながら形成された社会をいう。いわば社会構成の骨組みが「身分より契約へ」という「近代化」(modernization)の理念をもって考えているということをとくにお断りしなければならない。⁽²⁾

その意味からすると、果して成熟した近代的「市民社会」がどの程度、わが国に定着しているのかという疑問が生ずると共に、したがって港をめぐる社会がどの程度に形成されているのかといったことも大きな問題点になる。わが国の資本主義経済・社会の形成は、明治以降、おくれで発足したために、いわゆる「追いつけ、追いこせ」という国家的スローガンや強度な中央集権的機構の中でおし進められてきた。したがってきわめて急速度に戦前における資本主義の確立と発展とを可能にした。しかしながら、それはともすると経済的發展に対して社会的な發展がたえずすぐわぬ断層をともなっていた。そこではむしろ、社会的な前近代性を「てこ」として経済的合理性、あるいは生産力の増大を図るといったきわめて日本的な「近代化」と「合理化」の関係が基本的に存在していたことがうかがわれる。A、スミスのいう「経済的自由」と「市民的自由」の二つの体系がアンバランスであったがために世界がおどろくほどの急速な資本主義の發展があり得たわけでもある。

また一つには、そうしたわが国における資本主義の發展と港の関係について、例をしぼって近代的な「港湾社会」の形成を考えてみると、これも欧米のそれとは全く事情を異にする。すでにふれたように、「社会」は人間関係であり、人間の結合である。したがって港湾社会が前近代的であるのか、近代的であるのかの如何は、その人間の内容と「関係」のあり方によってきまってくる。したがってわが国の港湾社会が前近代的であるとすれば、それは港湾機能を取りまく人間と、各人間の「関係」が前近代的であることになる。これは、とくに明治以降、わが国のたちおくれた社会形成の中においてはとさらに、港の「人間関係」が特殊な後進性を余儀なくされてきた面があった。⁽³⁾それらは第二次世界大戦以前のものであるばかりでなく、大戦後においてもなお残るものであって、ここでもそれは港湾機能をめぐる人間がどこま

で自覚的存在者たりえたのか、また自覚的生活がどこまで成熟していたのか、ということが問題になる。

- 注 (1) いわゆる実存哲学は19世紀の合理主義的観念論ならびに実証主義的思潮に対する反動としておこったとされる。そこでは主体的存在としての実在を中心概念とする哲学的立場と20世紀における継承をもふくむ。
- (2) 「近代化」の理念をめぐる詳細については「合理化」(rationalization)の理念をふくめ、拙著「港湾総論」(前出)第3章の参照をのぞむ。
- (3) 詳細については拙共著「港湾社会」(成山堂、昭和50年)第13章の参照をのぞむ。

3. 欧米における港の諸問題と「人間の生活」

前章では「人間の生活」をして、実存的、自覚的存在者による生活とし、それが「近代化」と重要な関係をもつこと、したがって欧米における近代的「市民社会」とわが国の場合のそれとの歴史的な形成の差、港湾社会との関係等について考えてみた。以上はいわば港の問題を論ずる前提事項にすぎないが港の問題を論ずるのに以上の前提事項が欠くことのできない要因でもある。それは、少くとも「人間の生活と港」という巾広いテーマに対して、基本的な概念規定や問題意識を整理することなく、いわば即物的に問題設定を行うことは、明治以降、わが国が欧米の文化を導入する際に、文化形成の歴史的過程や構造をみることなく、即物的に、すぐに目の効用性のみにとらわれて導入してきたこととよく似ているからである。凡そ文化とは総合的、歴史的な所産でもある。(例えば、①人間・精神、②機構・制度、③物財・技術が歴史的に交流して形成されたものである。)そして形成された文化をわが国は部分的に切りはなして即物的なものを導入してきた。したがって導入された物財・技術が社会的な制度や機構、さらにはもっとも基本的な人間や精神との間に幾多の断層が生じ、物財・技術が本来の人間の生活にどの程度貢献しえたのかという問題については大きな問題点が秘められていると思われる⁽¹⁾。

したがって、ここでは欧米における港が人間の生活と深いかかわり合いをもちながら、(①人間・精神、②機構・制度、③物財・技術が)総合化され

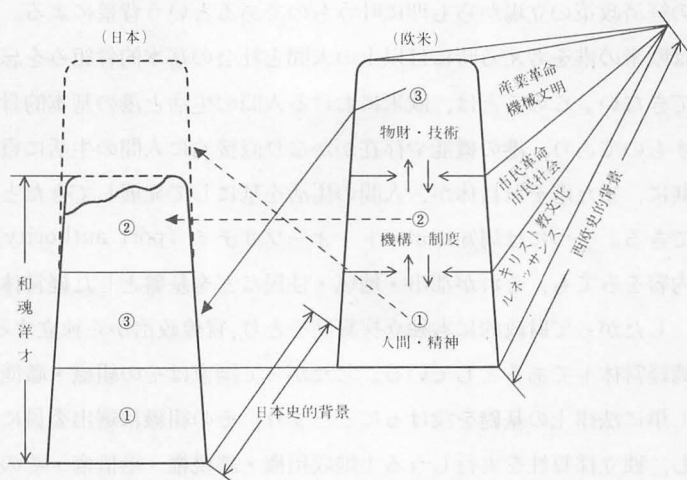
ているかをみる場合、(わが国とくらべて、)もっとも典型的に差異を感じられるものとして「公共性の理念」をとりあげてみることにする。

「公共性の理念」をわかり易く例示するのに、しばしば次のようにいわれる。近代社会における「公と私」の関係は、ヨーロッパにおける「鍵と公園」(key and park)にたとえられる。つまり、ヨーロッパの都市生活では早くから高層住宅をもとにしているために、やはり個々人の生活に日光と緑りの芝生は欠くことができず、必然的に多くの公園が誕生した。この場合、公園は個人の庭の代りのもので、個々人に属するものであり、したがって「公園は個人を中心としながら、しかも諸個人の全体たる皆が共同して行為し、利用し、皆に所属するものたるパブリックなものの象徴といつてよいであろう⁽²⁾」といわれる。そのため「鍵はプライベートなものを守るものであり、公園はパブリックなものである。まずプライベートなものが尊重され、パブリックなものはプライベートなものの不可欠の補完として存在している。これがヨーロッパ社会の基本的な仕組みといつてよい。」⁽³⁾(傍点筆者)とされる。これはすでに述べたように欧米の社会の骨組みが、中世紀のキリスト教統一文化を背景にし、A・スミスのいう「利己心」(self-interest)をして人間の本性とする人間像や、「個人」を社会の基盤とする「市民的自由」と「経済的自由」が国家の経済政策の立場からも理に叶うものであるという背景による。

いわば欧米の港を考える時には以上の人間と社会の基本的骨組みを忘れることはできない。このことは、欧米における人間の生活と港の基本的骨組みをも示すものであり、港の機能や存在がかなり直接的に人間の生活に貢献しうると共に、また港それ自体が、人間の生活を基にして発展してきたといふことができる。一つには周知のポート・オーソリテイ(port authority)の形成と内容をもても、それが都市・地域・住民などを基盤とした経営体であること、したがって財政的にも独立採算制をとり、官僚政治から独立する「自治的港湾経営体」であるとしている。したがって国家はその組織・職能・財政に対し単に法律上の基礎を設けるにとどまり、その組織は選出委員によって成立し、独立採算性を実行しうる土地収用権・課税権・港債権・その他の大巾な権限が与えられる。⁽⁴⁾このことは反面において、都市・地域・住民の協

力と自主的な積極性が必要であり、民間諸力の主体的な「団体の論理」が支えになっている⁽⁵⁾。したがってすでに述べた「プライベートとパブリック」の関係を再びとりあげるまでもなく、またA・スミスのいう「市民的自由と経済的自由」をめぐる個人とその生活が生かされると共に「国富は各個人の富の集積」とする国家の政策的意向とが斉合しうるものがある。したがってその他の港の諸問題——港湾労働事情、都市機能と港湾機能の関連性、港湾機能の地域経済への影響、市民生活と港湾機能、市民生活と港の環境問題および公害問題等々——を考えてみても、少なくとも個人の生活と港との関係が都市・地域を背景にしながら、また他面国家との関連性をふくめてそれなりの斉合性をもっているものとみられる。しかしながら、注意すべきは、そうした一つの斉合性の基盤は地域住民一人一人の支えによっていることであり、彼等の「自覚的な生活」に依存しているということである。こうした欧米における人間の生活と港をめぐる諸問題は、総じてすでに述べた「身分より契約へ」、「権力より経済へ」という「近代化」の理念を欧米なりに具現させているということができる。そのことは、さらに彼等の「市民意識」の歴史的形成という「自覚的な生活」の具現化でもあったと考えられる。

注 (1) 欧米の文化受容の形態を図示すると下図のようである。「技術主義的な外



(注) 拙共著「港湾社会」P.54(図4.2)による。

来文化受容のあり方が、近代西洋文化の日本の理解の最大の特徴である。このように全体の関連から切り離したから『国体』『醇風美俗』『公序良俗』を損うことなく西洋文化を導入できたのである。このように精神から技術を切り離す即物的・現実的・世俗的能力ないし知恵があったから、他国もおどろく産業化が可能であった。」(中村勝己稿『日本の近代化』(経済評論, 1966年6月号, P.P. 127～8)

- (2) 三戸公著「公と私」(未来社, 昭和53年) P.56
- (3) 同上, P.66
- (4) 詳細については拙著「都市と港」(前出) 第14章の参照をのぞむ。
- (5) 欧米社会の文化や思想は個人の尊厳性, 個人の自覚, 社会的平等を前提とし, 「個人」の次に「団体」(都市, 組合, 業界等) という中間項があって, 国家とか国民の意識ができるが, その場合, 「団体」はきわめて大きな役割を演ずる。(増田四郎著『西欧市民意識の形成』春秋社, 昭和44年, 参照。)

4. わが国における「自覚的生活」と港の課題

明治以来, わが国は欧米の文化を導入する場合, 歴史的に総合されたそれを部分的に切りはなして即物的に行ったとした。それには日本的な論理があって, 欧米的な人間・精神の導入は日本古来の公序良俗をそこない, 天皇制の維持にさしさわりがあるという判断のために, むしろそれらを拒否しながら, そうした価値観と無関係な物財・技術という西洋の才能を積極的にとり入れ, それに大和魂を加えて, いわゆる「和魂洋才」と称した(前章注・1参照)。この「和魂洋才」はわが国の港の形成においても同様なパターンを示しており, 2～3章にみてきたように近代的な「市民社会」とそれに基づく港湾社会の形成はみられなかった。これらの傾向は第二次世界大戦後においても, 港の世界には残されているとみてよい。そのことは, 1章において述べた「人間とその生活」のあり方にもかかわり合いをもつことであり, 近代的「市民社会」の未成熟さともかかわることでもあろう。さらにそのことは, 例えば経済成長期以降の都市問題・公害問題・環境問題等の発生から人間尊重の理念が重要視されながらも, 人間存在の内的矛盾→危機感→実存→自覚的生活の系譜は必ずしも一般化しているとはいえないことになる。

しかしながら, 第二次大戦後の民主化の過程で, 人権の尊重と個人意識の

深化は大戦前の絶体王朝期における全体主義のそれと比すれば、まさに予想もしえなかった「近代化」をとげたといえる。だが、さりとてそれは以上にみたような欧米社会における近代的「市民社会」の成熟さをもつには未だかなりの歴史的な道程が必要としなければならない。とくに欧米における「港湾社会」は、各々の資本主義社会の形成・成熟と歩を共にしているが、わが国の場合はかなりの質的差異が残されている。ある意味では、欧米社会における実存的傾向の発生は、19世紀における合理主義的観念論や実証主義的思潮に対する反動としてであったが、わが国においては、戦後のいわゆる「キェルケゴール・ルネッサンス」⁽¹⁾をはじめ、主体的存在としての実在を中心とする考え方がようやく芽生えつつあるとみてよい。港にかかわる諸問題も、未成熟な「近代社会」にあっても、とくに、すでに述べた経済成長期における都市問題、公害問題、環境問題等を契機にして市民意識の向上もみられつつある。港の世界においても、都市機能と港湾機能の背離が指摘され、市民生活への配慮がみられたり、公害問題への具体的対策が進められつつあるのは充分評価しうるものがあるといえる。しかしながらそれらの多くは現象面への解決策であって、本質はすでに述べた一般市民の生活面の内的深化（実存的自覚者の形成→自覚的生活の一般化）が何よりも必要となろう。またことさらに港湾社会の近代化が一方において促進されなければならない。経済成長期以降の港における諸対策の焦点は物的流通革新にそった港の物理的諸条件の変革にあり、その意味では港全体の「近代化」よりも、港湾機能の「合理化」にアクセントがあったと思われる。⁽²⁾広範囲に亘る埋立て、臨海工業地域と工業港の造成、コンテナ輸送に代表される物流の体系化等々は主として重化学工業生産力の増大とそれに伴う市場拡大のための流通過程の「合理化」に都市・港・住民がまきこまれた感がする。したがって、その反面に上記の公害問題や環境問題が発生して、一つの反省期をむかえている。それは、いわば、19世紀のヨーロッパ社会においておきあがった合理主義的観念論や実証主義的思潮に対する反動が、わが国では20世紀後半においておきあがりつつあるとも考えられる。つまり、自然破壊や公害問題が注目され、人工なぎさの造成・リクレーション港湾などがとりあげられるようになったことは、

都市・地域・住民の立場から、さらにいえば、その地域における人間の生活の立場から、港の合理主義への反省を求めつつあることになる。しかしながら、それらが必ずしも全社会的な規模で、危機感→実存→自覚的存在者→自覚的生活、といった系譜が形成されえない点はわが国社会の特殊性の結果とも思われるし、「人間の生活と港」に残されたもっとも基本的な今後の課題であるとも考えられる。

一方、そうしたわが国の港の世界にかかわる合理主義的なうごきに対する反省として、いくつもの課題があげうる。それは1章において述べたように、人間それ自体が内的矛盾をもつものであり、また「文化」それ自体も「自然と理性」の中間的領域である以上、港を、何のためであれ「合理性」のみで考えることはかえってさまざまな問題点を発生させうることとなる。したがって、今後の港の方向付けは、矛盾を容認したところの「自然と理性」の中間領域として総合的につかむことが、基本的に重要である。その意味からすれば今後の港は「文化論」的立場から考えることが何よりも必要であるということになる。それでこそ、はじめて「人間の生活と港」が市民権を得るものといえる。

次に3章で述べた欧米の港における諸問題との関係でわが国におけるそれを考えるとどのようなことがいえるであろうか。まず「公共性の理念」をめぐることは、わが国の場合は周知のように欧米の「鍵と公園」と全く逆な概念がまだ生きている。いわゆるかつての「滅私奉公」をもって「公と私」の関係を考え、したがって「官尊民卑」の思想もぬぐいきれず、そのことが「国家と地域」との関係をも規定しかねない市民感情も今もって残っている。これらは明治以降の港湾造成（基本的には資本主義の形成）にとって、民間資本が未熟であり、また人材においても組織においても民間諸力が近代港湾の形成にイニシャティブがとり得ないとすれば、当然国家投資と官僚指導に依存せざるを得なかった。その結果、港は「国家の営造物」であり「営造物管理・運営」が成立しうる論理があった。昭和25年に制定された「港湾法」がアメリカにおけるポート・オーソリティをモデルにし、この法案が港を地域住民のものであると明言し、「港湾の主人公が『その港湾に最も身近かな利

害関係を有し、その開発に情熱と愛情を有する地方住民』であるという従来とは根本的に異なる思想がとられるようになったことは意義深いことである⁽³⁾としても、地域住民がそれを生かきするものではなかった。

問題は港が「人間の生活」にふさわしくあるということがきめてまかくあげられるにしても、それは以上の各章にみてきたように、港だけの課題だけではなく全社会的な水位の高まりが必要である。また全社会的な水位の高まりは何よりも個々人の「自覚的生活」の如何に依存する⁽⁴⁾。現代の経済・社会はいずれも巨大なメカニズムによって動き、港も好むと好まざるとにかかわらずその一環に組み入れられるが、今後の港のあり方は、そうした巨大なメカニズムのもつ合理主義から脱した人間の実存的生活を直視し、文化論的視角にもとづく体系をもって洗い直してゆく必要があるといえよう。

注 (1) 「キェルケゴールは主体的存在を問題とした最初の思想家である。……

……このような思想家が人々を引きつけたのは、客観的学問的な巨大な体系の中に、存在への切実さや誠実を、或いは熱い生の愛を、或いは人間性向上の為の烈しい戦や情熱を、見出すことが出来ないという不満にもとづくのである。」(和辻哲郎著『ゼエレン・キェルケゴール』筑摩書房、昭和22年、P. 3)

キェルケゴールの思想がわが国に初めて紹介されはじめたのは大正期の後半であるが、それが第二次大戦後再び大きくとりあげられるようになった。

(2) 欧米文化受容の形態をもととする港の形成のされ方、公物管理の体系等は、戦前のみならず戦後の重化学工業生産力の増大にたしかに大きな役割を果たした。それはわが国経済の海外依存度の高さが高いほど港湾機能の国民経済に及ぼす影響が大きく、またそれだけに、港湾対策の主眼は港湾の合理化にあったと考えられる。(詳細については、拙著『港湾論』海文堂、昭和43年、第2～3章の参照をのぞむ。)

(3) 巻幡静彦著「港湾法解説」(日本港湾協会、昭和25年)

(4) 港の近代化に関する一つの方向付けとして、いかに民間諸力を導入し、経済的合理性と社会的合目的性を図るかということは今後の大きな課題になると思われる。(詳細については拙稿『港の発展と民間諸力の活用』「港湾」昭和54年12月、の参照をのぞむ。)

5. あとがき

もともとこの小誌は、経済的合理性を追求する港のあり方から社会的合目的性を追求する港のあり方を、かなり具体的な諸問題をふくめて論述するつもりであったが、課題の範囲がきわめて広く、またその内容もきわめて本質的なものをふくんでいるために、序論的な基礎的考察にとどまってしまった。また基礎的考察にしても、(またそれだけに) こと港の問題だけをとりあげうるわけにはいかず、いわば、この小誌の問題意識はわが国の経済・社会や人間一人一人の内的な諸問題をふくむが故に、その辺の整理が必ずしも明確にされたとも思われない。

したがって、この小誌全体が問題意識を示したにとどまるきらいもあり、この点は今後の研究を通じて、この小誌の補足と再整理を行いつつ、残された具体的な諸課題への展開を図りたいと念ずる。願わくは、この点につき大方の御海容と御教導が与えられれば幸いである。