

学 会 記 錄

地 域 開 発 と 港 湾 問 題

第18回全国大会（神戸港）シンポジウム概要

昭和54年度神戸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、ここにその要点をと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、司会は北見俊郎氏（青山学院大学）、柾幸雄氏（横浜市立大学）であった。

港湾都市の外部効果に関する一考察	(神戸市港湾局)	宮 本 實
港湾における資本主義的発展の諸形態	(港湾経済研究所)	高 見 玄一郎
都市と港湾の乖離	(国 土 庁)	今 野 修 平
都市化の進展と港湾問題	(法 政 大 学)	山 村 学
都市と港湾にかかる計画と管理について	(石川県土木部)	大 音 一 郎
「市民による都市創造」と港湾の整備	(港湾経済研究所)	千 須 和 富 士 夫
大都市港湾管理における新理念の導入	(名古屋港管理組合)	木 村 武 彦
——當物業管理者から用役生産管理者へ——		

北見：ただ今から、共通論題「都市と港湾」にかかるシンポジウムを開催させていただきます。ご存知のように、都市と港湾というような研究対象の把え方は、非常に総合化された実体としてのテーマでございます。一方、学問的に事を研究し考察しようという事は、極めて抽象的、もしくはその方法論に従った分析を要する一面を持っております。従いまして研究対象と研究方法の間にギャップを生み出していくという面がございます。そういう意味で学際的な研究ということがいわれるわけですが、港湾経済学会は、極めてその学際性を高く評価されるのではないかと思います。唯今までご報告いただきました七名の方々のご報告の内容が非常にバラエティに富むと同時に、学際性を備えている事かと思います。

さて、それをシンポジウムでどう取り纏めていくか、非常に難しい問題がございます。

本来なら、予定討論者をあらかじめ決めておき、可成り概念の統一を図るとか、事前の調整をした上で、理論の発展を求めていく。あるいは政策としての実践の方向を決めていくような事をすべきかも知れませんが、従来通り、質問用紙に書いていただきました質問をもとに、フロアと先生方の間で討論を進めていくという形式を。今回

もとらしていただきたいと思います。

そういう意味では、必らずしも結論を求めていく必要もないかと思いますし、問題点の摘出それ自体に意味があろうかと思います。

司会を柾先生と二人でやらしていただきます。よろしくお願ひ致します。

最初に今日ご報告いただきました先生方に、ひとことだけ、ご発表の内容の要約をお願いしたいと思います。

宮本：結論から申しますと、私は都市の方にウエイトを置きました。都市には個性がある。神戸には港という個性がある。これを徹底的に伸ばしていく。港を作る場合に、逆に港の機能の中に都市の機能を吸収していく。これはひとつの実験でございます。神戸が、それにふさわしい場所であると考えるわけでございます。

高見：生産資本の循環がどういう形で港湾に入ってきたかということを歴史的に展望しまして、日本における現状がどうなっているかを見、それに対する若干のコメントをつけたわけでございます。

山村：港湾の整備というのは、都市計画の一環だというふうに認められてきているわけですが、実際の都市機能とは一体化していないのではないか。都市との関連で港湾を見る場合には、その港湾がどう利用されているのか、その内容は、という点を十分にふまえなければいけないのではないか。これをひとつは資源配分の、一方では所得の再分配の面から考えて、どう考えていくべきなんだろうか、これを中心に話したものであります。

大音：都市から要望される施設を、港湾は受け入れざるを得ないであろう。それには節度があってしかるべきである。その節度について、特に安全、及び港湾に働く人々の精神の面まで含めて、港湾管理者が留意しなければならない。それには、港湾管理者が健全な機能を備えていること、そして財政面での配慮が必要である。そういう趣旨でございます。

千須和：私の立論は都市及び港湾の政治主体である市民というものが、自覚自立的行動する場合に、日米安保条約と直接対決せざるを得ないところに来ている、というのが結論です。

木村：昨年発表しました問題と関連するのですが、港湾振興なりポート・セールスなりの概念の中で考えてきたことです。従来の港湾管理者が持つて来たものを脱皮していく方法として、港湾に競争原理という概念を出してきました。それにより公権力行使をやわらげていく。するとその中から港湾経営の可能性が出てくるのではないか。従来のアロケーション方式の港湾の最適配置というもののから、競争原理にもとづく最適配置というのが濃厚になる段階で、港湾経営の可能性が出てくるのではないか、それを結論としたいと思います。

北見：有難うございました。それでは並んでいただいております順序に従いまして、

寄せられました質問用紙の要点を、柾先生から述べていただきます。

柾：それでは、並んでいただいております順に、質問票を読ませていただきます。質問の趣旨がご理解いただけないような場合に、質問者の方から直接、質問の補足説明をお願い致します。

宮本先生には、おふた方からのご質問が寄せられておりますが、はじめに、名古屋県立国際経済大学の松本先生から、

「3ページの『特化が著しい業種』という表に、10都市平均による従業員数が出ているが、このような単純比較の結果によって、直接的に特化ということに結論づけてしまうことに疑問がありませんでしょうか。」

宮本：ご指摘の通り、そういうご批判があろうかと思われます。10都市とありますのは、10大都市の間違いでございます。

これはアメリカの経済学者が提唱しているのですが、そのひとつの考え方の中に、都市には必ず、平均的に都市が持たねばならぬ業種があるであろう。これを理論的な統計値として求め、それと、ある都市の平均値からの標準偏差を比較し、離れた部分が特異な部分、つまり平均値から離れるということでその都市が特化していると考える。こういうことでアメリカで200都市ほどの分析が行われている。

日本ではあまりこのようなことはやられておりません。私も10大都市の平均値を計算してみました。そうしますと、神戸は水運関係、海運関係に特化した業種が目立ってきた。京都の場合は京都らしく、東京は公共的な色彩が強い。

こういうことで、その都市の性格が完全な方法で把握できるのなら、我々実務家として便利である。理論的に問題があれば、いま少し検討さるべきである。

現段階ではこれ以外の方法が見当らなかったので、この方法を採用したわけです。

柾：阪神外貿埠頭公団の高原先生から、宮本先生に、二点ご質問がでております。

「①市内純生産にしめる神戸港関連・依存所得が47.5%との事であるが、製造業まで含めるのはどうであろうか。たとえば隣接都市で市内純生産にしめる神戸港依存関連所得の割合を出せば可成りのパーセンテージになるのではないか。むしろ神戸港に広域的な経済効果があるにもかかわらず、それを水際線の割譲と交通負荷を受けながら、地域の市民として支えていく必要があることを示しているのではないか。」

②特化の著しい業種について、マイナスの特化をしている業種にはどんなものがあるか。それには、港湾の影響というものは認められるかどうか。」

宮本：これはあくまでも神戸市という行政区域に限ったものです。ご指摘の広域効果については、統計的な追跡ができれば可能かと思われます。

港湾依存産業について、業種の拡大のし過ぎではないかというご指摘は理解できますが、ここでは臨海部に深くかかわりを持つものに厳密に業種を限定しております。

第二点ですが、マイナスの現象もございます。管理中枢機能的な業種がマイナスに

なっております。たとえば卸売業、印刷業、それに情報関係に若干のマイナスが出ております。マイナスとプラスの特化の、プラスの面だけを抽出して評価をしたわけです。

高原：大型の臨海型工業を持つ都市では、単純に考えますと、その港湾依存の純生産というのが高い値を示すようになるかと思われます。しかしそれは工場依存の純生産所得であって、必ずしも港湾依存という意味にはならないのではないか。確かに港湾の形態を一部に持っておりますが、それは大きく見れば工場であるという気がしていたんです。

もうひとつ、たとえば隣接都市で、純生産所得のうち神戸港に依存している部分が相当に大きいのではないか。製造業、建設業、貿易商社などを入れていくと、神戸港は47.5%，そして例えば隣接都市で数十パーセントという形で出てきますと、神戸市だけが恩恵を受けているのではないわけですね。

宮本：金物を生産しているある内陸都市ですが、そのほとんどを輸出しております。そうしますとその市の市民所得の5割程度は金物ですから、神戸港の及ぼす経済効果という考え方もできます。ですが統計的な資料の制約もあります関係で、我々はあくまで基本的に計算できる範囲に、神戸という都市で、一応、港が持つインパクトを定量的に追跡したわけです。広域的な追跡調査は今後の課題と致したいと思います。

征：高見先生にお二人からのご質問が寄せられております。はじめに函館大学の和泉先生から

「港湾地代という興味ある概念を提起されたことを有意義だと思います。しかしその内容を経済学の立場でいうと、地代としてなら、絶対地代、差額地代に分けられる。資本利潤の変形とも考えられる。あるいは地代プラス利潤とも考えられる。内容自体の経済学的構成を説明願います。」

高見：大変難かしいご質問ですが、絶対地代、差額地代という概念が、果して港湾に適用できるかどうかということが、これから検討課題であろうかと思われます。私が申しあげたのは、原則的な消費地代というものが提出する範囲というところで議論しているわけです。これが資本の自由と平均利潤の性質を基礎にした地代、その平均利潤を超えた部分がひとつの地代、という概念で考えているわけです。そういう観点から外部港湾地代という概念を作ったわけで、今後どう進めていくか、もう少し研究させていただきます。

征：喜多村先生からのご質問です。

「港湾の管理運営から経営へ、ポート・オーソリティーの下での経営へ移行することの可能性について。」

高見：私が報告致しましたのは極めて抽象的な概念の論理の中でことで、具体的な点になりますと、逆に喜多村先生におうかがい致したいところです。ただ可能性の

問題に限りますと、いくらかお答ができると思います。私が考えております日本のポート・オーソリティは、欧米のものとは形が違うと思います。欧米のポート・オーソリティの特徴は、結局、経営の独立採算、それから官庁の不干渉に集約されると思いますが、日本の場合、この経営の独立採算性には可能性がありますが、伝統的に官庁主導形で、特に財政に大きな比重があります。従って官庁が干渉しない形は非常に困難であろうと思われます。

次にひとつの可能性ですが、現在、輸送革新により、大手私企業が自己完結的な輸送システムを作っておりますが、私企業としての能力の限界に達しつつある。特に荷主サイドに多いのですが、こうした多数の企業が形成するニーズが、ポート・オーソリティ化への問題を提起しうる。

もうひとつ、今回の外貿埠頭公団の港湾管理者への移管の問題があります。どういう形で結着するのかわかりませんが、一步前進の可能性もあるわけです。

さらに、今のところ港湾管理者に、港湾のオペレーションについてのマネージメントの意識が欠けています。しかしそういうものが要求される段階に来ているのではないか。

最後に、船社は一切の船舶を戦争で失い、戦後、国の資本に依存してきましたが、荷主はそうではなくて、自己資本の拡大を図り、相当の規模に資本を拡張してきている。こうした高度化した産業のニーズが、ポート・オーソリティへの可能性として存在するのではないか、と考えます。

柾：次に今野先生ですが、何人かの先生から質問をいただいておりますが、それぞれ重なり合う部分がございますので、できれば一括してお答えをお願いします。はじめに函館大学の和泉先生から

「大胆な発想で、今後の都市政策、港湾政策に新しい視点を与えたと考え、基本的に正しいと思います。ただし、都市一般と港湾一般の分離を基本的理論とするならば、いささか問題だと思われます。都市も港湾もいろいろの種類があるからです。臨海工業地帯を含めた大都市港湾については正しいと思います。」

次に高原先生から、今野先生と山村先生のお二人に対する質問で、二点になって、「港湾という概念に幾分混乱があるのではないか。水際線という包括的な用語を用いて、そこに港湾機能、レクリエーション機能など、いろいろの機能を附与しているという整理のし方が必要なのではないか。」

「都市と港湾の離隔という仮説において、港湾が都市形式に与えるインパクトの現象をひとつの要因として挙げられているが、工業港と違って、商港ないし物流港湾の場合、そのインパクト、たとえば雇用機会創出量にしても可成り残存しているのではないか。」

次に名古屋の木村先生から今野先生へ、

「新産工業都市が都市形成、所得形成が少なくなかったことが先生の発表で確認されたと思いますが、大都市港湾の問題の場合、市民の多面的ニーズの中で、臨海部への市民の進出を可能にしない限り、港湾の存在そのものへの、存立を危うくするような市民意識の形成にもなりかねない。その場合、港湾と都市の混入を考えざるを得ないけれども、乖離との調和点をどこに見出すか。」

次に、お名前の記載がない質問票ですが、

「都市と港湾の乖離についてですが、大都市の港湾で情報センターにおける港湾情報処理が研究開発されている。これが完成され、ネットワーク化されると、管理機能がますます中央に集中して、都市と港湾がますます乖離していくと思う。この方法に対して対置する考え方、港湾のあり方をどのように考えればよいか。」

今野：沢山のご質問をいただきましたが、とても私一人で全部答えられる性質のものではございません。「都市」ひとつ採りましても、それだけでひとつの学会が形成されているような領域ですから、一律に規定し得ないものを持っている。港湾についても全く同様です。今日は概論あるいは仮設ということで問題提起しておりますが、ひとつひとつの実証的研究をやっていく際には非常に暴論的な扱い方であるという事を十分に承知しております。

しかし今世中期以降の日本の経済の動きと都市の動きを見て参りますと、都市形成の基礎となる経済活動に大きな変化がある。都市化という意味が、物的生産、物的流通から管理機能に移ってきてている。それを十分に論証する紙幅がございませんでしたが、たとえば雇用力ひとつとりましても二次産業が低落して三次産業が伸びるという現象が見られるわけです。

このような極めてマクロな論議を進めてまいりますと、都市に対して、港湾には、貨物を扱っているという経済活動がございます。この貨物を取り扱っているという経済活動が、船舶の大型化・高速化ということと極めて深い関連を持ちながら、商的取引を港湾から引き離してきた。この現象は、工業港、商港あるいは物流港などと港湾をどう分類してみても、そこに共通して指摘できる事項でございます。

第二番目の、港湾という概念があいまいでないか、という厳しいご指摘をいただきました。港湾が水際線としてとらえられているのではないか、ということでございますが、私にそのつもりは全くございません。レクリエーション機能を港湾が持っているのではないかというご指摘ですが、逆に言いますと、レクリエーション機能も港湾が持っているという考え方のほうが、極めてフィジカルな取り上げ方でございます。

港湾経済学が対象とする港湾というのは、そこに展開されます経済活動をベースにして規定していくべきである、というふうに考えますと、やはり港湾の本命的な性格は、港湾における貨物の取り扱いから生じる経済活動という範疇からとらまえていくべきであって、そういう意味では、レクリエーション港湾が、経済的な意味での港湾

として位置づけられるかどうか、というはうが問題であろうと思われます。やはり港湾の本体ではないんではないか、附帯的な性格である、こう考えます。

港湾の概念論、定義論になりますので、これ以上は避けますが、この論文の中での港湾は経済的な意味でのそれを指しております。

三番目に、都市と港湾という中で、商港ないし物流港には、雇用機会がまだまだ大分あるのではないか、というご指摘であり、私はもちろん、工業港、物流港湾あるいはレクリエーション港湾にしましても、雇用効果がゼロだとはいっておりません。

しかしひとつに、雇用機会があれば都市が形成されるのかどうかという問題、先ほどひとつ例として説明しました新産工業都市の場合、政策的な誘導もあり雇用力を持っておりますが、従来よりその雇用力が落ちております。しかしやはり雇用効果がありまして、ひとつの企業が進出してくれば何百人かの社員が採用されるわけです。けれどもその社員がそこに住まねばならぬのかどうか、を私は指摘しているのであります。神戸港なり大阪港なりが、港湾の規模が大きくなればなるほど、それに比例して雇用の場が増えるでしょう。そこから生ずる生産、働く人々の所得もあがってくると思いますが、それらの人々の港湾という生産の場、職場と住居が、どんどん離れてくるところに地域経済としては問題があるのではないか、ということをいっていきます。

第四番目の新産工業都市の成果の評価の問題がございます。私自身、新産工業都市政策によりまして、都市形成や所得形成に可成り寄与したというふうに考えております。その中で、臨海部への市民進出、市民意識の形成、あるいは乖離との調和点をどこに求めるか、こうした点につきましては、今、皆様方にはっきりと、こういう政策をとるべきだというようなことを提起できるだけの知恵も答も持っておりますけれども、木村さんのご指摘は非常に重要なことと考えております。

都市と港湾が乖離しているからこそ、市民意識の形成とか、市民と港湾をどう結びつけていくのか、が重要なので、日本に一千の港湾がありますが、残念ながら港湾が見られるプロムナードというのはひとつもございません。

こういうことで今後課題にしていくべきテーマではないかと思っておりますので、ご質問者の木村さんと同じ考え方で、お答えに窮しております。

情報センターの問題につきましては、高見先生がご専門ですので、高見先生にお答えいただいたほうがよろしかろうと思いますが、いかがでしょうか。

高見：港湾に情報センターができれば、港湾の自主性が失われるのではないか、というご質問であったかと思いますが、これはひとつの誤解ではないかと思います。

ご承知のように情報センターというのはひとつのデータ・ベースでして、これがひとつだけできるわけではない。幾つかのデータ・ベースができ、センターができ、それがネットワークを形成する。港湾には港湾のセンターができ、中央には中央のセン

ターができる、それぞれ必要とする機能を分担して処理する。

もちろん機密の保持も十分にできるようになっております。従って余程中央集権的なシステムを作らない限り、中に入れられているデータを全部引き出して利用するというの、現状では不可能なのではないでしょうか。

次に、情報センター構想に対する自治体港湾の対応についてですが、神戸港におきましても、情報センター構想がありますが、恐らく、自治体港湾としての職務の範囲内しか処理できないであろう。

例えば輸出入の貿易情報システムを作ろうとすれば、荷主、海貨、船社、銀行、保険と各種の関連が出てきまして、これは純粋に民間ベースの仕事です。

従って港湾管理者が港湾管理システムのセンターを作り、その上に貨物システムをも取り入れるのか、輸出入やカーゴ・ハンドリングについては民間ベースのセンターを作るのか、あるいは第三セクター的にこれらのものを一つにしたセンターを作るのか、幾つかの考え方があろうかと思われます。

査：高原先生のご質問に、山村先生ひとつお願ひします。

山村：考え方、とらえ方については、本論に相当自分なりのものを述べたつもりです。実際に港湾の場合、施設の関係、管理行政の関係、対象貨物の関係、こうした諸相から見た場合に、港湾は都市の一部を形成している。その中の経済活動のあり方について私なりの観点からとらえてみたということで、範囲の規定、考え方については本論に書いた通りです。

査：次に、木村先生に富田先生から、

「競争促進下の政策目標についてご見解をいただきたい。」

木村：なかなか難しいことなんですが、特に公共投資の問題があります。昨年、三全総の関係でのご発表があったと思いますが、国の資本投下の目的は地域開発であって競争の促進ではありません。従って港湾建設の自由度をもう少し拡大するような、自治体あるいは港湾経営主体に主体性を置かない限りどうにもならない。政策目標をどういうふうに整理したらよいか、今のところ具体案を持ち合せておりませんので、今のようなお答えでご勘弁願います。

査：千須和先生へ、和泉先生からのご質問です。

「①港湾法の制定の政治的事情、行政的事情はよく解りました。港湾法制定のイニシアチーブをとったアメリカの占領軍が、ポート・オーソリティ実行のための具体的な行政的ツメをなぜしなかったのか、不思議に思います。」

「②大都市における臨海工業地帯の造成が、国のイニシアチーブで行われていると理解していましたが、千須和先生のご説明によると、横浜の場合、飛鳥田市長時代に市側の要求による、とお聞きしました。この二点を明確に願いたい。」

他の方から、

「歴史的ないきさつについてはよく解りました。市民による都市創造と港湾整備との関連性について、できれば論理的な関係を示してほしい。」

これらを含めて、一緒に、簡単にお願いします。

千須和：昭和25年には、すでに米ソの冷戦がはじまっております。特に港湾法が制定される段階で、翌月、朝鮮戦争が勃発している。このために、アメリカは日本における占領政策の転換を急ぐわけです。そこで日本政府に、アメリカの傘の下における自立体制を要望します。このために、港湾の場合も、アメリカの管理体制に似ていれば、先ず通すというものであったと思います。結局、欧米型の港務局の形態に落ち着いた、そういう情勢であったと思われます。こうしたアメリカの政策の転換の例は財閥の解体などにも見られる通りです。

第二に、飛鳥田市政の経緯を見ますと、はじめに平沼市長の下における港湾整備と工業振興の二つのスローガンがある。根岸湾埋立の第一期工事が展開される。このあと中新井市政がこれを受け継ぐのですが、その段階で総合計画の諮問を行っております。飛鳥田市政はこの答申に福祉の問題を添付する形で継承するわけです。したがって保守基盤で考えられた計画が革新市政にそっくり持ち込まれている。

三番目に、私の報告の前半で、市民が、港湾の整備についてほとんど口を入れることができなかった、と申しあげました。実際には市民の場合、予備的知識がないこと、専門委員会を構成する力がないこと、などから港湾整備などの総合計画に参画することはありません。

そこで私が提案致しておりますのは、政党が港湾近代化に対するビジョンを市民の前に提示する。つまり政党が、そういう専門的な研究を行ない、その成果を市民の前に政策として展開する。それを選択させる。これが自治体の港湾整備を進める手法として重要なのではないか、こういうことです。

柾：次に、喜多村先生から今野先生への質問がとどいております。

「都市と港を单一行政区域としてではなく、ディストリクトとのかかわりで考える考え方方はできないでしょうか。」

今野：今回は実証的な出し方としては考えておりませんで、行政区域とか行政単位とか、機能的な意味での都市と港湾を取り上げたつもりでおりますので、ご了解いただきたいと思います。

実際に実証研究に移っていった時には、やはり統計データ等からいって、行政区域をひとつの単位として見なくてはならないところに追い込まれるのではないかと思います。

政策的に扱っていったときには、ディストリクトという考え方方が十分に取り入れられると思います。今までにこれが全くなかったわけではない。港湾区域とか、臨港地区とかいう法律用語を見ましても、そういう形でとり上げられております。

今日のところは機能として呈示したつもりでおります。

北見：あとわずかな時間を残すのみですが、先生方からご自由なご発言をどうぞ。

柴田：本日のシンポジウムを大変関心深く聞かせていただきまして有難うございました。二・三疑問や意見を持っておりますが、昨年のシンポジウムから引き続いだ問題とされている事は、今日の港湾の役割りが少し変化している。管理運営ということばで表わされているその内容が変化していくべき時期にきているのではないか。それについての指摘が木村先生からなされた用役生産管理者へという発想ではなかったかと思います。

用役生産の管理ということを厳密に解釈するなら、私は現在の港湾管理担当者の仕事が逆に縮少するのではないかと思います。しかし木村先生の書かれている物の中では、決してそういう意味ではなくて、たとえば港湾の中で港湾法の12, 13, 42, 43条などの制約事項を取り扱って、もっと自由にやりなさい、ということを含んでいます。しかし厳密に用役生産管理という事では、港湾管理者は現在もっと多くの事をなさっていると思われます。

ただ港の中だけの問題ではなしに、それを外側の外部効果と結びつけて、港をどういうふうに位置づけていくか、とか、都市と港をもっと強力に結びつけるにはどんな政策があるか、とかいうことになると、木村先生のご発想を拡大した、あるいは違った次元があるのではないか。と考えますので、その辺お答えいただきたい。

もうひとつ、大変興味深く、また議論が尽きないと思われるものに、高見先生がご発表され和泉先生がご質問になった港湾地代の問題があります。

これについては今回は議論ができないと思いますが、大体地代概念は土地をもとにした産物の価格決定と関連した要素で作られた概念ですから、たとえば道路の問題でも、地代の概念をどう取り扱うかということが交通学会で議論されたことがありますけれども、これも不可能であるということで納得している程度で終っております。これはむしろ建造物というか、工業的な建物と同じような、新たに作られたものという概念で議論した方が面白い物になると思います。

質問になりませんでしたが、この辺についてのご意見、補足いただければ、と思います。

北見：何か追加のご意見がありましたらご発言いただきます。

木村：柴田先生がおっしゃいました、用役生産管理者概念では権限を縮少していくというご指摘については、商港のみに限定して考えますと、そういうことにもなりかねません。しかし私はそれをカバーするものとして、港湾管理者は自治体を中心とした経営主体であってほしいといっているわけで、単に商港だけではなく、工業港、産業港湾、物資別専用港などの関係を考えていけば、港湾管理者が現在持っている権限を、より拡大したものが考えられると思います。客観的には、そういう物が求められ

ている情勢にあると思われます。今持っている公共ふ頭施設管理者的な諸要素があまりにも前近代的なものであると思うわけです。

高見：お説のように港湾地代というのは一種の建築地代ではないか、港湾を築造する、その上に立っての地代である。そう考えた方がよいのではないかと思います。ただし、具体的にこれを建造する場合には、そこで行われる企業の平均利潤がどのようにして生まれてくるか、その辺を煮つめてみないと、本当の事は解らないと思います。もう少し研究させていただきたいと思います。

北見：有難うございました。まだいろいろ議論が沸騰する可能性があり、できることがならこれを煮つめたいと思いますが、時間も予定を過ぎましたので、一応この辺で終了させていただきたいと思います。

はじめに申し上げた通り、討論をしていることがひとつの意味を持っておりまして、限られた時間の中では、到底結論を導き出せるものではございません。昨年、今年、来年と続いて参りますシンポジウムの中で、たとえテーマは異なりましても、基本的に底を流れるものに大きな共通性があろうかと思います。そういうふうに、何回もシンポジウムを重ねていく中で、次第に解答が得られる性格のものではないかと思います。

しかし短時間に、大変充実した論議が交され、本質的な問題があらわにされたと感じまして、感謝にたえません。有難うございました。

〔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18回全国大会（神戸）概要

昭和54年度第18回全国大会は10月24日（水）～26日（金）の3日間、相楽園会館を中心にして開催された。

本大会の共通論題は「都市と港湾」と題し、港湾都市の基本的な諸問題－外部経済、機能的な乖離及び港湾管理機能等々の諸問題－、都市化の進展と今日における港湾問題、港湾における資本主義の発達等々について、主に政策論の観点を中心に報告、発表がなされた。シンポジュームは、これを基に開催され活発に討議が行われた（このシンポジュームの概要等については、本号年報に収録されているので併せて参照頂きたい）。

一方、自由論題は、内貿雑貨輸送をめぐる港湾問題、大都市港湾をめぐる物流システム化、はしけの運送機能及び経営化の問題、地方港湾の港岸道路問題等々について報告、発表がなされた（これらについての内容等は、本誌年報No.17に掲載されているのでご一読願えれば幸いである）。

会期中には、例年通り「港湾見学会」、総会、懇親会等がもたれ、100余名の参加者があり、有意義な大会であった。こうした蔭には、大会準備委員会（委員長 高村忠也・神戸大学経営学部教授）をはじめ、神戸市港湾局ならびに関西部会関係者各位の絶大なるご尽力のもとに諸準備が進められ、開催されたことを心から感謝いたす次第である。

なお、ここ数年の持越し課題でもある会費未納者の取扱いについては、苦慮すること禁じえないが、今年度より「自然退会」扱いの方法も考慮せざるをえなくなり、会員各位のご自覚とご協力をお願い申し上げたい。

研究報告会

自由論題（報告35分、質問10分）

1. 内貿雑貨輸送と港湾問題 (神戸商船大学) 市 来 清 也
2. 港湾労働問題と港湾労働運動 (日本海事検定協会) 田 中 省 三

記念撮影（昼 食）

3. 隣接二港湾をめぐる物流システムの考察 (神戸商船大学) 国 領 光 雄
4. はしけ運送の効果に関する一考察 (神戸商船大学) 三 木 楠 彦
4. はしけ運送の効果に関する一考察 (横浜港湾カレッジ) 松 橋 幸 一

5. 函館港の港岸道路構想

(函館大学) 和 泉 雄 三

(北海道教育大学) 奥 平 忠 志

6. 「港湾経営」に関する基本的考察

～「港湾経営化」の特質をめぐって～

(財・港湾労働経済研究所) 富 田 功

共 通 論 題 報告40分

(都市と港湾)

1. 港湾都市の外部効果に関する一考察

(神戸市港湾局) 宮 本 実

2. 港湾における資本主義的発展の諸形態

(港湾経済研究所) 高 見 玄一郎

3. 都市と港湾の乖離

(国 土 庁) 今 野 修 平

昼 食 ・ 休憩

4. 都市化の進展と港湾問題

(法政大学) 山 村 学

5. 都市と港湾にかかる計画と管理について

(特殊凌渫網) 大 音 宗 昭

6. 「市民による都市創造」と港湾の整備 (港湾都市情報サービス) 千須和 富士夫

7. 大都市港湾管理における新理念の導入

～营造物管理者から用役生産管理者へ～ (名古屋港管理組合) 木 村 武 彦

シンポジューム

(共通論題・都市と港湾)

座長団 (青山学院大学) 北 見 俊 郎

(横浜市立大学) 杠 幸 雄

(大阪市立大学) 柴 田 悅 子

2. 部会活動状況

〔関東部会〕

本年度は研究会を2回開催しましたが、その主な内容は次の通りであります。

(1) 第1回

昭和54年10月13日 (土) 午後1:30～5:00

於 日本港湾協会談話室 参加者31名

テーマと発表者

(イ) オーストラリアの交通－港湾経済を中心に－

ピーター・J・リマー研究所教授 (オーストラリア国立大学)

コーディネーター兼通訳は山内盛弘氏（マレーシア大使館マーケティングオフィサー）

(口) 臨海部開発と港湾について

鈴木暁氏（J・B・A課長代理）

(2) 第2回

昭和55年4月26日 午後1:30~3:00

於 日本港湾協会談話室 参加者 24名

テーマと発表者

小樽港の港湾再開発に関する調査結果について

富田功氏（港湾労働経済研究所研究員）

（追記）第1回の研究会終了後に発表者のピーター・J・リマー教授を囲み、種々意見交換を行いながら懇親のティー・パーティーを行ったが、非常に有意義であったので附記しておく。（文責 山村 学）

〔関西部会〕

① 第1回研究会：54. 12. 14 東海林滋氏（関西学院大学）

「欧米港湾の現況と印象」（参加者 25名）

② 第2回研究会：55. 2. 8 山田源次氏（港湾輸送総合研究会）

「シベリア経由国際物品複合輸送の現状」（参加者21名）

③ 第3回研究会：55. 5. 23 横田淳一郎氏（東洋建設㈱）

「新しい港湾建設の工法について」（参加者23名）

（文責、柴田悦子）

〔中部部会〕

昭和54年12月21日の「部会」理事会において、下記のような研究活動の基本方向が確認された。

① 現代港湾の管理・経営のあり方 } この二つをテーマとした「部会」の研究報告会

② 港湾と地域住民との関係 } を昭和55年8月22日に名古屋港湾会館で開催することになり、テーマと発表者は次のとおり。

① 港湾の管理・運営（経営）の問題（名古屋商科大学）西尾一郎氏

② 港湾物流におけるマネ・フローの問題（名古屋港管理組合）杉浦和彦氏

③ 港湾と地域とのかかわり

シンポジウム

基調報告 名古屋商科大学 中村豊氏

パネラー 北見俊郎（青学大）、紅村文雄（名港管理組合）、井関弘太郎（名大）、

中嶋正（名市大）の各氏

今年度の研究活動は基本方向に添って推進されるようになっており、前者の担当者は引続き（名商大）西尾一郎氏、後者については（愛大）菅沼澄氏によって進められることになっている。

(文責・木村武彦)

編集後記

80年代、世界はアフガニスタンに対するソ連の武力介入に端を発した新たな米ソ対立、国内ではハプニング解散と、それに続く鈴木内閣の誕生などは、まさに不確実性の時代にふさわしい出来事がおき上がり続いている。

このような年に、日本港湾経済学会第19回大会が佐世保港で開催される運びとなった。過去第13回長崎港大会以来の長崎県で2回目のことである。この大会が軍港として名高い佐世保港で行なわれることは、80年代は「地方の時代」ともいわれるが、地方の港のあり方を考える絶好の機会であるかもしれない。

ところで本学会も1962年の第1回横浜港大会にはじまり、爾来19年の歳月を経、港湾経済の学的体系化が試みられてきた。本年度の共通論題のテーマは、「人間生活と港湾」であるが、古代より港湾は人間生活と密接な関係があり、今日でも変わるものではなく、古くて新しい重要な問題である。人間と港湾の関係といった根源的意味を含んだこの年報が、今後、港湾経済学の体系化及び不確実性の時代とはいへ港湾の将来の発展の必然的方向について新たな指針を与えることになればと念ずる次第である。

それにしても近年、執筆者の固定化傾向がみられるが、もっと巾広い層への展開により、さらに充実化を望むところで、来年度は多くの会員諸氏の御執筆を期待してやまない。

最後に、本年報の刊行を心よくお引き受け下さった文化印刷(株)に対して心より感謝する次第である。なおこの編集にあたり、青山学院大学渡辺充寿氏(事務局)にご尽力願ったのでここにお礼申し上げることとする。

(文責・山上)

(編集委員) 松橋幸一、山上 徹、小林照夫、柴田悦子、徳田欣次、富田 功
渡辺充寿(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（流通体系の齊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）
1980年 第19回大会（佐世保港） 共通論題（人間生活と港湾）

人間生活と港湾

（『港湾経済研究』No. 18）

1980年10月5日 印刷

1980年10月10日 発行

価格 ¥ 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 横浜市南区清水ヶ丘69

TEL 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

(横浜市山下埠頭港湾厚生センター)

日本港湾経済学会事務局
