

第21回全国大会（富山新港）シンポジウム概要

昭和57年度富山大会のシンポジウムは、首記論題の研究発表に対する者と予定討論者、続いて質問用紙等によるフロアーとの質疑応答の形をとって行われた。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ならびに予定討論者は次のとおりであり、司会は北見氏（当学会長、青山学院大学）が担当した。

テーマ・報告者		予定討論者
①富山新港開発の過程と地域の課題 （富山商船高専）	雨宮洋司	（北海道大学） 五十嵐日出夫
②石川県の港湾について （金沢経済大学）	米山 譲	（名古屋港管理組合） 木村武彦
③港湾と卸売市場について （佐世保市）	中本昭夫	（広島商船高専） 鈴木 暁
④地方港湾の物流構造と諸問題 （クマシロシステム設計）	神代方雅	（神戸商船大学） 市来清也
⑤富山湾諸港の現状と問題 （富山大学）	二神 弘	（伏木海陸運送㈱） 橘康太郎

北見：それではシンポジウムを開催致します。本年度の共通論題は、「地方港湾の構造と課題」となっておりますが、言い換えれば地方港湾の問題点と展望ということも可能ではないかと思われます。構造と課題を論ずる場合に、一般論、各地域、または個々に伏木富山とか新湊等々の港湾と、性格的にわければ三つに分類できるかも知れません。それがどこまで整理されるかわかりませんけれども、出来ればそういう問題意識で進めさせて頂きたいと思います。

ただ、こういう学会での討論ですであえて結論を出す必要はないと思われます。それでは、雨宮先生に対しまして五十嵐先生から御発言をお願い致します。

五十嵐：先生が地元根をおろされまして、地元の問題について御研究なさり提言なさることは大変よい御姿勢であろうと思います。ただ、御報告を伺ってますと、富山新港をつくった結果として、現在の利用状況なりその他、何かマイナスの面ばかりのここの様な感じを受けました。何かプラスになる面はないのかお聞きたい。また

富山新港の計画は、いわゆる港湾都市ではなく「都市の港湾」、市民のための港湾、を一つの考え方にしていますが、富山から新湊市へくる場合の交通が不便な気が致します。いくらレクリエーション施設ができて、市民が気楽にアクセスし得る交通機関がなければ市民に愛される港湾ではないと思う。そこで、そういう都市計画等との関連はどうなのかも伺いたい。

雨宮：まず、富山新港ができることによるプラスの面は、伏木、富山両港とも河川港でありますために港の維持・管理に大きな問題をかかえています。新港はそうではない。さらに場所的にも奥まった所ですので、日本海全体においても有数の安全港を提供することになったことが挙げられると思います。それに新港造成に関連した様々な事業もなされました。プラスの面はたくさんあると思います。しかし、私が重視したことは、暗く受け取められたかも知れませんが、現在も新産都市の枠組みは生きておりますからその弊害を忘れて次々と新しいものに飛びつく姿勢は改めなくてはならない。そのことを把握しておかないとまた同じ繰り返しになると思うのです。従って、要するにいい面をよりのばそうという角度から、私は御報告致した次第です。

二つめのアクセスの点ですけれども、問題になるのは富山方面からのアクセスだろうと思います。在来の地方鉄道を残す計画が、赤字を理由に廃止されて今はバスに変わっております。冬期の足を考えれば今後に残された問題だろうと考えています。

五十嵐：アクセスが不便になった。新港の計画は、背後地との連絡を十分考えたものであるのかどうか疑わしいと思うのですが。

雨宮：地方鉄道の廃止については、新湊市民も抵抗したが、過疎地域の状況がそうさせたのです。

北見：まだ続きそうですが時間です。次にいかせて頂きます。米山先生に対して木村先生をお願いします。

木村：金沢港の計画とその円滑を中心に、地方港湾の問題について拝聴致しました。私、驚いたのですが、金沢港は新産・工特という様な開発を中心とした港ではないのに、38豪雪などが材料となって建設された。と申しますのは、先生の御指摘どおり、海上輸送の用役生産を享受できない様な、経済的要因のなさにもかかわらず、何故金沢港が重要港湾に指定されて、建設されたのか、もう少し掘り下げてお聞きたい。これは重化学工業の生産地的要素をもって、巨大資本と行政が一体になって港を開発するという私どもの認識から考えれば一つの驚きなのです。

米山：ただいまの御質問でございますが、私が調べた文献やいろいろな方からヒアリングした範囲内で判断しますと、豪雪も一つの要因であったと思いますが、やはりいろいろな国策に基づいて、それから当時、金沢にかなりの人口集中があった等の社会的背景が理由に挙げられると思うのです。七尾ですと金沢に直結できないし、時間的、距離的にも不便である。そこで掘込港湾として金沢港が建設されたのではなから

うか、しかしながら地域開発、巨大資本の誘導という目的はあったと思います。ただ、金沢は遺憾ながら環境問題に敏感な土地がらで、重化学工業に対する嫌悪感が強い様でして、重化学工業地建設の予定はあったものの猛烈な反対でつぶれてしまったことがあります。従いまして、38豪雪はそれ程の問題ではなくて、港湾建設の目的である地域開発、巨大資本の誘導という、それだけのものが金沢では現出していないというのが現実ではないかと思います。

木村：もう少し補足してほしい。日本海、敦賀あたりまでの港の基本的な姿勢は大陸貿易といいますか、全部の港が指標として同じものを持ってつくられてきた訳ですが、金沢港はある意味で港間競争に負けた港だとはいえませんか。

米山：先程申しましたとおり、県民性がどうかわかりませんが県民は富山みたいに金沢港の建設に熱心でない面が強い様に感じます。そのために、確かに金沢港は富山や福井の港の方針と同様対岸貿易、フェリー基地化など打ちだして努力していますが、なかなか現実問題としてきびしい。

北見：ここで中本先生に対しまして、予定討論者として鈴木先生にお願いしたいのでありますが、鈴木先生の御都合上シンポジウム用に提出された「意見書」を読ませて頂きます。

「読みあげます。御論文を要約しますと、中央卸売市場と港湾の有機的な結合が主な結論の様に思えます。そこで、その結合によって誰がどの様に利益を得るとお考えでしょうか。また、生鮮食料品の中央卸売市場への流通経路変更傾向に伴って、卸売市場が港から内陸へ逃げていく現状が問題だという御指摘があったと思います。そこで、はたして港へ市場をひきもどすだけの経済的合理性があるのか、逆に言えば内陸移動によるデメリットがあれば御説明頂きたい。」以上です。

中本：第一点、有機的結合の問題ですが、誰が利益を得るかは当然結果ではなく、住民に利益がもたらされる様にもっていくべきであろうと考えます。

第二点、港に市場をひきもどした場合の経済的合理性について、私は現状から考えて市場が港に移されようとも、あるいは内陸にあるからといってとりたてたメリットはないと思います。ただ、住民と港との結びつきを深め、港への関心を高めていき、住民による港の利用という経済的な、いわば精神的問題としてこの問題を把握する必要があるはしないか。とすれば、港へ市場をひきもどせるならば大きなプラスになると思うのです。もっともそれには官公庁の行政姿勢を改めることが重要だといえるでしょう。

北見：どうもありがとうございました。それでは次に、神代先生に対して市来先生に討論をお願いします。

市来：討論というより御質問を数点。第一は、地域の物流需要に対して複数の港湾がある場合、地方港湾へ貨物を集約する手段として経済性の高い機能を造成すること

が主な方法であるという御説明でした。どの様なものか具体的にお願いしたい。第二に、逆に特定港湾へ需要が集中しているのを分散する方法が具体的に挙げられておりますが、この場合業者の採算性、利用者側の便益性などとの関連が生ずると思います。第三に、一貫物流効果に関しまして、港湾物流施設計画は、港湾は勿論、背後の末端まで誰かが主体となって計画し、具体化しなければならないとのこと、誰がいかなる方法で行うのが適切であるとお考えか。第四に、一貫物流機能造成に対する港湾管理者の没主体性と国による明確な計画方針に従った地方自治への指導の必要性云々について、これは逆に地方の主体性を弱める結果になりはしまいか。第五に、地方港湾の概念をどう把握されているのか、以上北海道港湾の事例で結構ですから御説明を賜りたい。

神代：第一点について、経済性とは当然荷主と用役供給側の両者に高くなくてはならない。前者の場合、計画どおりに運ばれてコストも安いこと、後者の場合はクイック・ディスパッチ等々の機能整備、あるいは各種船の即発に対応できるものの機能集積ではなかろうかと思われます。そういう用益需給関係でみると、港の機能は勿論、内陸輸送の機能が一貫的に整備され、また内陸に適切なターミナルがあってこそで荷主が貨物の合理的集配をし得るような、つまり港から内陸に至る全体機能を一貫的にバランスをとって整備することが、経済性の高い機能造成だと思う。

それから二点めの集中と分散に関する御質問でございますが、要するに船の側からいえば、船の回転がいい、復符がある、クイック・ディスパッチがあるといった港に入っていれば他の港に入らなくともよいと極端にいうと船会社は考えるのではないのでしょうか。従ってどうしても特定港湾に集中する傾向がある。これは港湾がたくさんある地方の問題だと思いますが、私は経済原則上として仕方ないとお考えるか、それともできるだけ分散し得る様な何らかの施策を模索するかということではなかろうかと考えます。業者の採算性につきましては、例えばフェリーのネット・ワークを挙げれば、失礼ながら小さな港、留萌港なら留萌港の背後圏から牛乳をコンテナにつめて、500～1,000 tの船で他の小たる港へもって来てすりかえるというようなことがうまく行えうならば、あるいは荷物があさすれば、コストは成立するのではないかと私見ですが思います。今後の検討課題でしょう。

それから第三、四の一貫物流効果に関する主体の問題、国による指導に対する地方の主体性の問題につきましては、たまたま香川先生の御質問がありましたので、併わせてお答えしたいと思います。国による指導の必要性を私、言い切っていますので、誠にもっともな質問だと感じます。ただ、国がある程度明確な方針を出さないと行政の中ではうまくない、運輸省や建設省がタテワリの別々の考え方を持っているのではうまくないということを先ずいいたい訳です。地方の主体性は非常に重要なことである事は承知しております。

そこで、主体について申しますれば、ロッテルダムのように、地方の都市の中に一つの委員会があって、港湾を含めた都市全体の計画をやっている。何か広域的な港湾に関する計画委員会の様なものをつくって、港湾と都市全体の計画を、ある範囲の広域港湾という一つのシステムの中でやってみてはどうか、そういう制度をつくってはどうかという気が致します。

第五の地方港湾の定義、ここではいわゆる港湾法上の地方港湾という意味では使っていません。いうならば、ローカル・ポートです。これはあくまでも、中央や太平洋岸都市帯の大港湾に対する小港湾を指しています。だから、私のいう地方港湾の話を一般論として用い得る可否かについては問題があるでしょう。

北見：どうもありがとうございました。それでは予定討論者の先生方による御質問が終了しましたので、これから質問用紙による討論に切り換えさせていただきます。御回答にあたっては、質問者のお名前と質問要旨をお願いします。では雨宮先生から。

雨宮：木村、神代、和泉、谷端、今村先生他ありますが、要するに富山新港と地域発展のため、今後どうすれば良いかを共通して聞かれているものと解します。

まず、日本海地域にある各港がこぞって対岸貿易を目標にすることは当然のことです。ただ、それが国際的にどうやっているのか、国内的には、こうした裏日本の地域が、対米貿易で発達した太平洋岸地域との関係で、どの程度、政治的発言をしてきたのか、さらには県内に於ても、国、県、市、そういった形の中でこういった形での主張になっているのか、こういった点を考えなおさなければならぬでしょう。そこから言えるのは、やはりきびしい環境ではありますが、地方自治の精神に基づいて、地道に社会主義圏とのおつきあいを重視していく必要があると思う訳です。その上で、具体化にあたって太平洋岸とのバランスを主張する。それから企業性のからまない、実現性のある何らかの攻撃的な「夢」というものを是非持つ必要がある、そういった地方自治の精神を背中に構えた構想をもってこれを主張し、理解されることがひとつあります。これが今後の問題を考えるにあたって大前提になろうかと存じます。

それから、港湾の多目的利用ということの中味について聞かれています。これについては、地元で蓄積されている優れたもの、例えば木材流通、北洋漁業、海洋技術などをみ直し、より発展させる方向を明確にして全国的な計画と結びつけることがポイントだと思う。とにかく中央で企画したものにとびつくだけではなく、通産省を中心としてすすめられているテクノポリス構想にしても、海洋テクノポリス構想を展開して、土俵に組み入れられればより展望のもてるものになろう。新湊市の東側地区に市、あるいは県も一緒かと思うのですが非常に大きな夢がえがかれている。大きな帆船がある運輸省の航海訓練所の一つくらいを日本海に置いてはどうかと市長さんも主張していますが、それで海洋乗出しの一つのポイントを作っております。これを海洋テクノポリスにみれば、そういった広がりのある港の利用形態というものも十分考えられる。

すでに、そういった構想も提出されているのですが、中央計画段階に於て、どの様に具体化するかという、問題がたくさん出てくるのです。

多目的利用の中味を、海洋の問題を一つだけとりあげてみたのですが、要は港湾用役、貨物の増大にあわせて港をつくる従来のパターンではなくて、海上に於ける多面的な行動の基地として港湾は考えられるべきであろうということなのです。海洋の問題はもう海中、海底の問題でもあります。そこでの構造物や技術の問題と港湾という形で幅広く考えていく方が、こういう地域での非常に政治的、市場的にきびしい港では、投下資本が有効に蓄積されるのではないかという観点を私はもっています。

三つめに、今ある港をスクラップにして、どこかに効率的な港をという問題があります。しかし、土砂が推積し易い伏木港にしても、社会主義圏との定期貿易が昔から行われている。そういったルートの蓄積は重要で、これを維持・育成しつつ、地方自治の精神で国際的国内的な市場が開けていけば、大コンテナ化構想さえ夢ではないと思うのです。そういう意味でスクラップ化には反対です。

港湾管理組合に関する御質問もあります。本来は港務局の形が理想だと考えるのですが、それは御承知の通りきびしい。けれども今まで述べてきた新港とこの地域の発展を実現させていくためには、新湊市が国なり県なりに発言する制度的裏づけがどうしても必要な訳です。そこで、やはり基本的には財政力をバックにした制度的発言になるかと思えます。ただ、小さな自治体がどこまでやれるか問題ではありますが、理想も制度的加護がなくては現実化しないと考えて私、伏木富山港管理組合構想を載せたのです。このことは今後さらによく検討していくつもりです。長くなりましたが、以上で終わります。

北見：それでは金沢港についてのペーパーを米山先生からお願い致します。

米山：和泉、今村、五十嵐、徳田先生から頂いております。

和泉先生から、金沢港の新港建設計画が道路整備すなわち海陸連携にあるというが、古都金沢や石川県の文化財保護に影響しないかとの御質問がありました。石川県では道路建設、大胆に申しますと金沢市街地と能登半島縦断道路が建設されています。ここでの文化財保護は私の知る限りきびしいチェックがなされているようです。関連しまして、金沢の環状道路建設にしても、文化財保護は最重点課題ですし、金沢港直結の道路となりますと、二つの大きな道路がありますが、これも実にきびしい規制があるという現状です。

今村、雨宮両先生は、関連する御質問のようです。金沢港建設の採算性についてですが、計画では「金沢市60万都市構想」の中に入っておりまして、ですから実際の金額より5分の1の実績しか挙げられていないということで大幅に狂ってきております。これは私、かなり書いているつもりです。また、北陸三県は一体といいますが、私の感じでは、金沢は観光、富山は工業、福井は繊維産業のまちというふうに若干違った

要素をもって思うように思えます。従って、雨宮先生が質問されてる様に、金沢港をスクラップにするとかどうかという問題は、行政の政策問題に属する問題ではなからうかと思っております。

それから五十嵐先生の御質問でございますが、陸上・海上輸送を比較した各品目なり製品に対する原価コストの計算につきましては今後勉強致したい。

石川県の輸出入貨物ですが、取扱品物が多いのはやはり木材でございまして、輸出貨物ではプレス機械です。ただ、機械類はトラック輸送が多く、港とはあまり密接ではありません。

最後に徳田先生の御質問でございますが、人口・産業及び所得動向の概括的な考察から、直接港の発展可能性について展望するのは飛躍ではないかということでした。

確かにそのとおりで苦しい答弁になりますが、この港がつくられた背景というのが

38豪雪、それからその後の重要港湾指定等あったわけで、やはり金沢におきます人口集積と産業集積がどれ程金沢港と密接に結びついているかということが重要になるかと思ひ、その点からアプローチしたわけです。結論は残念ながら十分に金沢港と結びつけられていないと思われまふ。流通面からみて、都市型工業が将来どう喚起され、港湾をとおっていくのかも今後の問題にしたいと考えまふ。

北見：ありがとうございました。では次に中本先生、よろしくお願ひします。

中本：市来先生から御質問を頂いております。港湾行政上、中央卸売市場が臨港地区内にあるのは好しくないという行政の判断から、内陸部に開設する場合が多いというが、好しくないとする理由について詳細にとのことでございまふ。

昭和55年に卸売市場法が改正になって、中央卸売市場と地方卸売市場ができたわけです。（同法第2条③④）この中央卸売市場は中核市場であるべきことになり、従って施設を拡大する需要が増した。また、自動車等も非常に多くなつたために用地がたくさんいる、その場合、港湾用地をさいてくれと行政に頼む訳です。しかし相手のいうには、特に青果の場合には陸上からの輸送がほとんどなのだから陸につくるべきではないかとの意見ですね。国の助成を頼らずに、中央卸売市場の開設者が単独で費用を投じてつくる場合は、港湾審議会をパスすれば問題はないと思うんです。ただ、現状では地方議会が市場をつくると提案しても、財政問題がおこるからやはり、結局は国の助成をあてにするしかないのです。

しかし、国の助成を受けて市場を港湾につくつたとしても、公共性にからむ諸問題が出てきます。そういうことで、青果市場も法的な問題をクリアできれば可能かも知れないが現在ではむずかしい。従って、手狭になつたが広げる用地がない、多額の費用を投じるのもムダだとなれば、内陸部でもあてている土地があればそこへ、というふうになるのであります。

北見：ありがとうございました。それでは神代先生に対しまして、香川さんから補

足質問がありますのでどうぞ。

香川：質問というより御教示を賜りたい。先程、市来先生から同様の御質問があったので、簡単に補足して伺いたいと思います。まず、地方港湾管理者は、狭い範囲の行政力しかないために、一貫物流効果への致命的欠陥をもつ様に言われるが、それは地方港湾での「規模の経済」、「管理者適格性」、「管理区域の最適規模」が見直されるべきである、市町に外部不経済が生ずるという問題意識につづるものではありませんか。とすれば、先生は港湾管理者はどうあるべきだとお考えなのか御教示願いたい。また、御指摘のとおり、国のタテワリによる弊害は確かに大きいものがありますが、私は地方港湾であるがためにかえて港湾管理の主体性をもち易い側面も考えられないかと思うのです。現在都道府県のほとんどが、国土総合開発法とか国土利用計画法の第6条の調整事項に疎縁な独自の地方総合計画をもっています。さらに、港湾整備五ヶ年計画も、かつての予算による国の関与という性格から最近では、管理者とのフィードバックによる「財政分与計画」に変化しつつあると思われます。この地方化の方向は、第17次地方制度調査会、これから出てくる四全総等でも基本姿勢に位置づけられると思いますので、財政問題等ありますが、地方港湾での主体性増大の展望はあると考えるのですが。もう一つ、地方港湾における物流、経済効果外の課題である、多様化した住民ニーズの導入についてもお伺い致します。

神代：では、少し補足します。私が問題意識として考えているのは、国のタテワリ行政についてです。本来、国の各機関が各々その地域の、都市計画なり港湾計画なりの計画をやる場合には、総合的な都市機能なり流通機能をつくるべくやらねばならない責務をもっています。しかるに、それが不完全であることを指摘したい。

もう一つは、いろいろな法律・制度があって、理想的なものがつくられる様な体制がある様にも思われるが、我々のやっている研究自体がまだまだ未開発の分野がたくさんある。だから理想的な予想体系とかいったテーマに対して、まだ、こうすべきであるという考え方すら完成していない。さらにその地域を眺望してみますと、北海道でもまだ検討中でございます。従って、その時点でできる限りの理想的計画をもつべきでしょう。

港湾管理者の問題ですが、港の機能は非常に大きいのに背後機能は全然ダメだというアンバランスでは話にならないが、そういうことが平気でおこなわれていて、管理者の問題意識には貨物を背後に流れるようにすれば港はもっと利用されるのだという当り前の話がプッシュできないでいる、そこが問題だ。

複数の港湾を機能分担させることで一貫物流機能を高めようとする考え方があります。しかしその場合、港だけではなく背後の各機能まで、例えば流通基地の配備であるとか、各々適切な機能造成を含めて分担させるべきだと思います。そして、それに付随する都市であるとか、他全体的な計画としてつくりあげなければならない筈です。

しかし、この理想は二番めの質問に関連しますが、地方総合計画があれば、それは海運・港湾との結びつきをもっときちんとやるべきだと主張したい。従って国が明確な方針を示し、部分的な小さな計画についてもやはりやるべきだといいたい。本来、地方自治でやるものだが、地方の港湾、都市計画はバラバラではダメです。それなら、広域管理港湾をつくれとか、港湾だけではなくて、都市から港湾から全体をひくくめた北海道ならそれ全体の、そういう総合計画をつくる体制をつくり上げていくことが必要ではなかろうかと主張したい。地方自治は尊重すべきだし、地方でこしらえている総合計画も、具体化できる体制をきちんとつくりあげる必要があると思います。

住民のニーズを反映させることについては、当然の結論になろうと存じます。

北見：それでは、昨日の二神先生の御報告に対するコメントをお願いします。

？名古屋港の？先生の？経済の問題で徳田先生との質疑ということと若干からみますもので、その後おうかがいしようと思って質問を遅らせておりました。と申しますのは、住友アルミから電力価格を下げてほしいとの要望があると、昨日御説明がありましたが、神代先生はそれについて、次の様な御質問をされました。要約しますと、オランダでは一定の工業地帯の範囲を決めて、石油等のエネルギーコストを低下供給することで工業の立地促進をはかっている。我国でも地方の港湾とその背後地域への工場集積のため、この様な手段が必要ではないか。そこで、富山新港を含めて、工業の立地条件をよくするために、地方港湾背後の工業地域になんらかの特定措置を強化すべきであるという考え方を持っておられるかどうか、もしそういう措置をもった方がよいというのであれば、どんな措置が考えられるか、この様な趣旨であったと思います。これに私、補足したいのですが、この隣接地域にあった工場等の一部が移行してくるとか、若干の工場が外から入ってくるというケースもあった訳ですが、思った程でもないといった問題、しかも入った工場がオイル・ショック後の不景気で云々ということで、当然神代先生からの様な疑問が出ると思われます。そこで、二神先生にかわって、どなたからでも結構でございますので、もう少し詳細にお答え願いたい。

雨宮：折角はりついた住友アルミを中心にしたコンビナートの問題、これは油から石炭火力に変えていくということに対して住友アルミがどう応ずるのか、果たして残ってくれるのか、地元では疑問があったのです。そしたら、新聞報道によると、本社長が来まして、「より多くの安い方策がない限りはいい」といった発言がでて大さわぎになった。アルミは昭和35年頃から高岡の銅器、鋳物業界がアルミを素材にして転換していく長い蓄積の中で発展したものです。飛躍的に大きくしたものが住友アルミですが、これらの工場は、別によそからアルミナをもってきても、輸入してもかまわないという発言をしていると聞き及んでおります。

しかし、やはり全部それらに頼っていくということも一面、地域経済の中では覚悟

しておかなければならないものではないかと私は感じております。そこで、残すためには単に市場にまかせておくだけではダメで、特別措置が講じられる可能性があるならば、当然それしかないと思います。

北見：大変長らく、活発な討論を頂きまして、誠にありがとうございました。議論は尽きないと考えますが、時間の関係で、シンポジウムを終了させたいと思います。

注：本シンポジウムの概要はテープをおこしたものでございますので、録音がとぎれた部分には？をほどこしてみました。記録に際して不鮮明な点もあるかと存じますがご了承下さい。（編集委員会）

部会活動状況

〔関東部会〕

本年度の部会は次のとおり実施された。

(1) 日時、場所

昭和58年4月30日(土) 13:30~15:30

於 日本港湾協会 談話室 参加者 20名

(2) テーマ及び発表者

開発途上国の港湾に対する技術協力について

国際臨海開発研究センター 泉 信也氏

(3) その他

部会終了後、当学会の常任理事会が開催された。 以上(文責 松橋幸一)

〔関西部会〕

(1) 第一回研究会 昭和57年12月10日 参加者 22名

テーマ及び発表者

港湾労働災害の再検討——危険物荷役と港湾労働災害を中心に——

日本海事検定協会 田中省三氏

(2) 第二回研究会 昭和58年6月10日 参加者 21名

テーマ及び発表者

兵庫県の港湾事情

兵庫県土木部港湾課 課長 梅田千秋氏

以上(文責 柴田悦子)

〔中部部会〕

(1) 昭和58年3月31日 会誌「港湾研究」(第4号)を刊行した。

(2) 昭和58年8月15日 第六回中部部会総会及び研究報告会が開催された。

研究報告及びシンポジウムは次のとおり。参加者 60名

港湾機能の評価——多層性価値関数における名古屋港のケース・スタディー

前名古屋商科大学 土居弘元氏

名古屋港における港運業の環境適応戦略と企業業績

名古屋商科大学 今口忠政氏

港湾法と名古屋港の管理運営——紅村文雄氏の著作を通じて——

青山学院大学 北見俊郎氏

シンポジウム、テーマ「コンテナ輸送の今後を考える」(敬称略)

基調報告 柴田悦子(大阪市立大学) 座長 井関弘太郎(名古屋大学)

パネラー 菅沼 澄(愛知大学)

中村 芳博(三井物産名古屋支店)

西村 惇(日本郵船名古屋支店) 原口 好郎(名古屋港管理組合)

各氏の論文・シンポジウムについては、今年中に刊行予定の「港湾研究」(第5号)

にて掲載予定。

以上(文責 木村武彦)

〔北海道部会〕

- (1) 部会報の発行 昭和57年11月20日部会報「北海道港湾経済」No.11を発行
主要掲載論文は次のとおり。(敬称略)

国鉄青函連絡船廃止とその交通体系の変革	和泉雄三(函館大学)
青函連絡船の函館に及ぼす影響	奥平忠志(北海道教育大学)
函館と連絡船問題を考える	大野和雄
苫小牧港湾環境調査委員会の最終報告書について	松沢太郎

(北海道鉄鋼コンサルタント㈱)

北海道のコール・センターについての一考察 永瀬栄治(室蘭開発㈱)

各部会ならびに各地域の会員のご協力によって配布を行いました。ご希望の方は部会事務局にお申し出下されば送付いたします。

- (2) 研究会の開催について 北海道港湾の現状と問題点について研究会開催の予定。
(9月または11月)

- (3) その他

① 函館港湾問題研究会の活動

当部会函館地域在住の会員を主として構成する函館港湾問題研究会は、青函連絡船の廃止問題、青函トンネル問題の具体的重大の究明課題に対応して研究活動を深めています。青函連絡船問題にからむ実践活動が山積して研究会開催を行えない実情にあります。

② 部会住所の変更

部会住所を下記に置きました。

記

札幌市豊平区旭町4丁目1-40

北海学園大学 地理学研究室 気付

以上(文責 徳田欣次)

編 集 後 記

日本港湾経済学会も今回で22回の大会を数えることになった。学会の設立の当初は非常に個別的な領域を研究の対象とする学会ということで、多くの研究者は当学会を“特殊な学会”といったかたちで特別な関心を寄せていたものと思われる。ところが、最近、学問的業績が蓄積されるにつれて、学問研究においては“研究の深まり”それ自体が問われるようになった。それにつれ個別研究の意味が重要な課題になった。そして、それを裏付けるかのように学会の組織それ自体が個別研究を前提として細分化の傾向にある。この5月にも港湾と関係の深い鉄道を史的研究の対象とした鉄道史学会が誕生した。

こうした傾向を考えると、個別的な領域を専門的な研究対象とした学会の草分けともいえる日本港湾経済学会の役割はますます大きいように思われる。このような現実の中で、年報の編集に携さわる我々の責任は大きい。

(文責・小林)

(編集委員) 小林照夫, 柴田悦子, 徳田欣次, 富田功, 松橋幸一, 山上徹

◆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)
1980年	第19回大会	(佐世保港) 共通論題 (人間生活と港湾)
1981年	第20回大会	(横浜港) 共通論題 (都市経済と港湾経営)
1982年	第21回大会	(富山新港) 共通課題 (地方港湾の構造と課題)
1983年	第22回大会	(松山港) 共通論題 (輸送体系の変化と港湾)

輸送体系の変化と港湾

(『港湾経済研究』No. 21)

1983年9月25日 印刷

1983年10月1日 発行

頒価 ¥ 3,000

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 横浜市内南区清水ヶ丘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

(横浜山下埠頭港湾厚生センター)

日本港湾経済学会事務局