

学会記事

第25回全国大会（東京港）概要

昭和61年度第25回全国大会は10月24日（金）、25日（土）、26日（日）の3日間、青山学院大学を中心にして開催された。

本大会の共通課題は「港湾と国際複合輸送の展望」と題し、海貨業、港湾管理者等、及び総合的な観点から、現在急速に展開している国際複合輸送にかかる基本的研究、問題等が報告され、シンポジウムではこれを基にして活発に討論がなされた（なお、シンポジウムの概要是本号218～228頁を参照）。

自由課題では、報告者が多数あったため会場を2つに分けて行われ、主として船運史、労働政策問題、港湾経営問題、港湾機能の問題、及び港湾社会文化の問題等と、韓国港湾行政、中共交易の展望、海外の港湾問題等について報告がなされた。

報告・発表者は下記の通りである。

会期中は例年通り、港湾見学会、総会、懇親会等がもたれ、80余名の参加者があり、昨年に引き続き国際交流も計ることができて、きわめて意義のある大会であった。今大会では、とくに東京都港湾局の関係者をはじめ関東部会関係者各位のご尽力のもとに準備がなされ、開催されましたことを深く感謝する次第である。

研究報告会

自由論題

第一会場

- 関東の船運と東京港……………（東京都港湾局）佐藤正夫
- わが国港湾の労働政策と課題……………（日本海事検定協会）田中省三
- 港湾経営の効率性に関する研究……………（中部女子短大）坂井吉良
- 倉庫機能と図書館機能……………（東京商工会議所）谷端政嗣
- 自動車輸送と港湾機能の変化……………（お茶の水女子大）遠藤幸子
- 機密保護法下の港湾研究……………（港湾都市情報サービス）千須和富士夫

第二会場

- 船舶登録国と港湾国との協力……………（東京都埠頭公社）榎本喜三郎

中共交易と群山港の広域開発に関する研究

..... (韓国・園光大学校) 朴 洪 餅

中国経済体制改革と上海港 (横浜港湾経済研究所) 高 見 玄一郎

産業の多国籍戦略と港湾 (名古屋港管理組合) 日比野 光伸

韓国港湾行政と港湾開発 (韓国・ソウル市立大学) 金 洪 基

カナダ国際港都とその社会文化史 (日本医科大学) 荒 木 智 種

共通論題 (『港湾と国際複合輸送の展望』)

海貨業の総合物流業への脱皮 (港湾・輸送総合研究会) 山 田 源 次

港湾と国際複合一貫輸送に関する研究

—韓国の西海岸を中心として—

..... (韓国・全州大学校) 金 在 河

国際複合輸送と港湾機能 (流通経済大学) 市 来 清 也

国際一貫輸送の展望と港湾 (法政大学) 山 村 学

国際複合輸送の展開と港湾 (東京都港湾局) 高 橋 恵 三

シンポジウム概要

港湾と国際複合輸送の展望

昭和61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、ここにその要点をとりまとめて収録する。

報告テーマと発表者は次のとおりであり、司会は、徳田欣次氏（旭川大学）、小林照夫氏（関東学院大学）であった。

報告テーマ及び報告者

①海貨業の総合物流業への脱皮 (港湾・輸送総合研究会) 山 田 源 次

②港湾と国際複合一貫輸送に関する研究

—韓国の西海岸を中心として— (韓国・金州大学校) 金 在 河

③国際複合輸送と港湾機能 (流通経済大学) 市 来 清 也

④国際一貫輸送の展望と港湾 (法政大学) 山 村 学

⑤国際複合輸送の展開と港湾 (東京都港湾局) 高 橋 恵 三

司 会：まず港湾の国際複合輸送の進展の中で、海貨業の総合物流への脱皮ということで、山田先生が具体的な問題を提起されました。続いて金在河先生が港湾と国際複合一貫輸送に関して韓国の西海岸の問題を中心として展開されました。

続きまして国際複合輸送と港湾機能につきまして、市来先生の方から、特に国際複合輸送とは何か、その発展の推移、港湾機能にどのような影響の問題を与えるのか、系統的な話しをしていただきました。

山村先生からは、具体的な物流条件が変化する中で、組織・制度がどのように対応するのか、それぞれ抱えている問題は何か、大変明確に問題提起をされました。

最終報告では、東京都港湾局の高橋先生から、国際複合一貫輸送の進む中で、そういう変化の実態を踏えながら、その本質を明解にご解明いただきました。特にそういう変化に直面して、港湾管理者はどう対応するのかという具体的な問題を、より詳細に展開されました。そういう意味で今回のシンポジウムに大きな素材を与えてくれたと思います。

なお、以上の討議を深める素材として、最初に僅か10分ほどですが、韓国・慶尚大学校の崔丁達先生に、特に神戸港の国際流通について先生のご見解をお聞かせ願い、このシンポジウムのスタートとしたいと思います。

崔丁達：群山港は1899年開港以来、貿易港として機能してきましたけれども、別にその機能は活発的ではありませんでした。しかし、1960年代から推進し始めた経済開発計画によって、この港湾が国際貿易港として発達したわけであります。この港湾を何かうまい具合に活発的に利用することから、経済性を考えることができるということでした。しかし現実はそうでない。釜山港に余りにも集中しているOver equipmentを分散して、群山港に移せば最も効率性を深めるということでした。特に注目することは、日本の神戸港との交流に努めた群山港こそ、最も効率性のある港湾である。このことから私は、韓国政府に計画的にこれを提案して、余りにも肥大症にかかった釜山港を減らして、群山港に譲った方が港湾機能を正常化するのに役立つということで、私は特に群山港の港湾機能の正常化と活性化を図るために、大提案を韓国政府に研究論文として書いているわけです。終りに、このような港湾能率を具体的に示す数値がここに述べてあります。時間の関係上、それについて一々説明できませんが、これについてご質問のある方は、シンポジウムの時に問題を提起されて下さったら、私の

方から具体的に解答をしたいと思います。以上にて失礼いたします（なお、通訳者は朴餅洪氏〔圓光大学校〕である）。

司会：それでは早速、シンポジウムに移りたいと思います。

山田先生に高見先生からのご質問がありますので、お読みさせていただきます。
「海貨業は、総合輸送等に発展してきた現在の港湾運送の体系からいって困難ではないでしょうか。むしろ情報産業へ発展する道があるのではないかでしょうか。フォワーダーはshipperからconsigneeに至るまでの貨物の情報源を最も多く持っているので、情報産業として最も有利な地位を持っています。」第2点は、「複合輸送書類の標準化は、現在どの辺まで進んでいますか。FIATAはUNレイアウト・キーを採用しているのを聞いております。」この2点が山田先生へ高見先生から質問という形で当たられております。

山田：只今の高見先生のご質問、情報産業に発展するということ、私も全く同感であります。私が総合物流と申し上げましたのは、総合物流産業の中に情報網の発達ということが必須条件であるということであります。海貨業は港湾に定着して、貨物の船積み、陸揚げという仕事を中心に、港湾に基盤を置いた情報産業という方面に発達する総合物流業と考えております。ですから総合物流というのは、個別商品を国際的に扱う、したがって情報が先行し、情報がなければその扱いが今日できないようになっておりますので、情報産業の部分も含んで考えております。

次に、複合運送書類の標準化の問題ですが、FIATAは国連の一機関として非常に発達しております、複合運送につきましても、複合運送人の発行する複合運送証券(CTB)，あるいは国連の条約に則ったMultimodal Transport Documents，これもFIATAが標準的に作って、ICCの信用状統一規則の中の、船会社の発行する国際複合証券、すなわちCTBと同じような扱いを受けるところまで進展し、成功しました。日本では、複合運送の証券については運輸省が考え出して、日本発着の複合運送人の扱う複合運送証券というものについては、運輸省が何かの標準を作ろうという所まで来ております。そういう段階ですので標準化の約款までは至っておりません。

司会：この国際複合輸送における物流業のあり方というのは、重要な問題ではないかと思います。そこで先程、高橋先生の方からその内容の評価の問題について異な

る意見が出ておりますし、そういう点でもしここで議論がわくのであれば、少しお話ををしていただいたらいいのではないかと思います。

次に、遠藤先生から山田先生へ、「海貨業の動向を見る上で、清水港に居を構えている海貨業者に注目したことがございます。清水港はコンテナ港湾でありながら、通関貨物量と実際の船積量との間に差があり、そのために海貨業者がいち早く兼業あるいは転業といった形で対応してきたと思います。海貨業の総合物流業への脱皮は、コンテナ化、さらには国際複合一貫輸送時代に向けてどのように進行してきたか、その時代別の階層分化についての具体的な影響を教えていただきたい。」以上の質問でございます。

山 田：清水港ですが、申し訳ないのですが私は各港ごとの具体的な複合運送業者のことにつきましては存じ上げておりません。ただ、神戸港と京浜についての、表に出た程度のものはわかりますが……。先程、報告で述べました通り、海貨業者のうちに普通の海貨業者と新海貨業者があり、それらを含めて全国で今、40社くらいあります。この40社の中には非常に差がありますが、大手10社くらいが、どの国にも複合運送をしております。それから複合運送の中で混載業を主体にしておりますのは、複数の複合運送人、混載人が1つの混載業を構えてやっている形が多くて、その中に船社が主導して作った、いわゆる船社系列の混載業が非常に多くありますし、スケールも大きいし、扱い量も多くなりつつあります。まあその程度でよろしいでしょうか。清水港に関してはよくわかりません。

司 会：次に金先生に移させていただきたいと思いますが、千須和先生、神代先生から質問が出ております。千須和先生から、「港湾計画の立案過程はどうなっているのでしょうか」という点と、神代先生から、「港湾構造、物流基本施設に対する投資計画に第1の視野、国民経済的視野、第2の視野、産業経済の視野があり、第1は長期的視野に立つ必要があり、第2は現時点の視野に立つ必要が多いので、これらをどのように整合するのか、先生のご判断を教えて下さい」ということで、ご説明願いたいと思います。

金 一：問題は、1つの政策にビジョンがないということです。膨大に達した計画が、次の代に実行し、その次の時代にrevaluation再評価されて、長期的観点を持って政策は推進しなければならないでしょう。

私は浅学非才な者でして、まだまだ勉強中です。ただ日本の方々が書いた書物を通じて読むと、地元の港湾は地元の意識の下に開発されなければならないという内容でした。それに付け加えて、地元の港湾は地元の港湾ではありません。1国の港湾の施設はそれだけで、世界的港湾の施設であります。今や国際化時代であり、日本の港湾は日本の港湾ではありません。どこまでも国際的港湾でなければなりません。2000年代を迎える国際的複合一貫輸送体系の下に私はこの論文を集約しようと努力したわけです。十分な説明ができず、お許し下さい。

司会：これに関しまして、今、喜多村先生から質問が参っておりますので、それを申し上げます。「西海岸の牙山湾にプサン・コンテナの倍に相当する国内最大の港湾建設が計画されていることに、金先生は反対しているが、その理由について説明して下さい。」

金：私がどうして、政府が牙山湾に国内最大の、それもピンチョン港の2倍に当たる港湾を建設することに反対したか、ここで要約します。1つは距離の問題です。首都から140キロメートル以上は離れていないし、政府の言う工場の分散しか人口の分散には役に立たず、混雑が起ります。今、韓国は20世紀の改革から始めなければならないスタートの時です。すでに20世紀初頭から日本帝国主義による、韓半島 Korean Peninsula の門戸は釜山港であったのです。韓民族の便利や利益を除外した、日本での大陸侵略のための橋頭堡的機能は京城と釜山がありました。南北縦断から国土構造を全く touch しなければならないと思います。なお多角的国土再整備において、主要港湾建設、コンテナ港の開発、また最近問題になっているテレポート、これらは港湾と全国のヒンターランドの調整とか、International intermodal transportation system においての utilization pattern を導き出す点を目的にしてこの論文は展開されております。その旨を了解して下さい。

司会：それではあまり時間がありませんので、金先生に他にまだ質問があるかもしれません、次に移らせていただきたいと思います。

市来先生へ高見先生から、「最近の物流の発展はマーケティングの領域にまで及んでいる。Physical distribution management, Logical distribution management, 港湾においてどうこれに対処すべきでしょうか。私の考えでは、港湾マーケット論というのが必要ではないかと思います。特に exporter, importer に対する情報サービ

ス」という質問が寄せられておりますから、お願ひいたします。

市 来：どうも良い意見をいただきまして。物流の考え方につきましては、マーケティングを主体にした考え方と、もう一つは、貨物そのものを現実に合理的に動かすというように技術的な理由に重点を置いた考え方があると思います。マーケティングとの関連で、いかにして生産から消費までのマーケティング的な一環として distribution management を進めていくかという点になると思います。いずれにしても、logistics な考え方も最終的にはやはり経済社会の流通合理化という課題を負っておりますので、マーケティング的な手法と内容的には重複してくるし、またそういう方向づけに位置づけられるということあります。只今、課題になりました港湾機能のマーケティングをどのように取り上げるかということですが、特に港湾機能というものが、中枢的な役割を果たしたと思うわけです。どんなマーケティングの活動が内陸部で行われたとしても、それは港湾機能の内陸部への進出であります、やはり港湾機能というものを中心にして内陸部へマーケティングを遂行していくかないと具体的にうまくいかないという要求があります。それで importer とか exporter との情報化による接触は、今後の国際複合輸送がより発達し、近代化するに伴って、ネットワークが進んでいくのではないかと思います。

高 見：ちょっと補足させていただきます。この質問は、金先生に同時に出了のですが、ついでにここで一緒にやらせてもらいます。私の考え方によりますと、本日の皆さんの議論を聞いてまして、いずれも複合輸送の範囲で問題を検討しておられる。それでは不十分ではないかと思います。私の考えでは、運送とは生産資本の回転だということです。この資本の回転が現在、非常に速くなり、しかも量が多くなっている。出発点はやはり、生産資本の回転という考え方から出ていかないと、港にしても、運送にしても、海運にしても、複合運送にしても結論が出てこないのではないか。もっと大もとから考えていかなければならぬと思います。いかがでしょうか。

市 来：それはごもっともでございますが、それでは私の考え方をもう少し述べます。今、おっしゃったように、結局、生産の拡大に従って流通の合理化と、その一環としての物流の合理化という問題が起こってくると思います。物流を合理化するということは、結論的には市場を維持、確保して、流通・消費へと結ばないと、生産が切り起こしたのでは財貨が減りますし、そのような面から考えますと、複合一貫輸送と

いうものは非常に狭い、流通体系の一部でありまして、私はそこをつかまえて言っているわけであります。

司会：それでは今の中見先生の質問は、今日の報告者皆さんへの質問と関連性もあるかと思いますので、何かで意見が発表者の中であれば、お願ひします。

金：このたびの交通問題はあくまでも、港湾を基底としての国際複合一貫輸送の検討に対しての、あるいは交通問題提起のテーマだったのです。だから、コンテナリゼーションをする目的のためには、これからコンテナ港湾、もちろん国際複合だけの問題ではなく、金融とか保険の問題、倉庫の問題とか、たくさんの問題があります。今度のテーマが、港湾と国際複合ということありました。だから、質問があれば、細かいことでもいい、何でも聞いて下さい。韓国の問題であれば、納得のいく所までお話しします。

司会：それでは山田先生の方から。

山田：高見先生のおっしゃることはよくわかりますけれど、今日の話の中で私なりには、たまたま産業の空洞化という問題を含めまして、またマクロ的な面で国際複合一貫輸送の進展を背景にした問題点等々を取り上げたつもりであります。しかしあくまでも主体は、色々なこういう変化の中で、まず問題点を港湾に絞って、今回、私は報告したつもりであります。

司会：高橋先生何かございませんか。

高橋：シッパーが港湾をどう評価していくかということが、非常にこれから問題になってくるわけです。シッパーと港湾というと、どちらかと言うと港湾が今まで、港湾の直接的なユーザーとのつながりの中で港湾を考えていたということがあって、直接的にはあまり強くないわけです。しかしそうは言っても、現実の問題として、シッパーが港湾の問題に入り込んでいるというのが現実だろうと思います。そういう中で私たちは港湾というものをシッパーとの関係の中に置きながら、港湾の主体性をシッパーに対して取り返していくにはどういうことができるのか、ということの中で問題を考えてきたつもりなのですが、その辺についてはまたもう少し考えたいと思います。

司会：それでは次に参ります。山村先生に対して千須和先生から質問が来ております。「年報56ページにおけるNVOCCの発展が、まず港運業の業域拡大になった、2番めは港湾労働の職域が広がっていく、3番め、結果として港湾労働法の改正をし

ていく、この以上3点の内容をどう考えておられるのか。」

実は千須和先生は反対のご意見をお持ちだそうで、この3点を質問として、お答えを願いたいと存じます。

山村：私が申し上げたのは、従来のような賃金労働ではなく、色々な機械操作にしましても、手続き書類を作るにしましても、非常に高度化してきていますし、作業内容一つとりましても多角化していること、それから書類関係にしましても、色々な書類が必要になっている。また貨物と従来の港湾間の流れを見つめますと、コンテナに関連する貨物が色々な単位構成があるわけで、ですから私は、港湾の中でのコンテナを中心とした国際一貫輸送が進めば進むほど港湾労働者の職域は広がるのではないか、と思うわけです。さらに、まだ今のところは港湾側との話しさについていないそうですけれども、ship and air 方式は、実際に国際的に行われているわけですけれど、航空貨物関連業者と港湾との交通理念を、逆に港湾側から提案してみたらどうだという点を、私は考えられると思うのです。また、実際に、港の中での情報関連一つとりましても、シップネット構想によりまして、これもそれだけ知識集約的な労働が必要となる。したがって港湾労働の質が変化してくるだろう。港湾の中で働く人たちの職域というものは、色々な面で拡大していくのではないか、というつもりで話をしたいと思います。

千須和：これは非常に重要な問題だと思って、私はこれを取り上げました。業域、職域が拡大するということは、13年の歴史の経過が横浜港の労働者を48パーセント減少させたということで結論は出ています。つまりコンテナ輸送自体は港湾労働者を港から追い出したということ、これが前提です。コンテナのそもそもの理由は、港湾労働の圧縮だったのです。コンテナそのものが利用されることによって起こった事態は、あらゆる作業行程を圧縮することでした。

それからもう一つは、情報の利用が非常に活発になってきて、この情報に、非常に今幻想が流れている。私はその情報を決して評価しておりません。日本ではまだ情報はカネにならない。なっているのは、例えば法制的な意味での裏づけのあるもの、それ以外のものはなっていないのです。そのことで今、複合輸送によって生み出される情報というものが商品になるかのように思われること自体は非常に危険です。私はそういう思っています。これはおカネにならず、サービス化してしまう。そういうことで、

私は反論するわけです。

山 村：私は情報はおカネになると思います。というのは実際に、雑誌が、これが1つの情報なのです。『日本海運新聞』も一つの情報でございます。皆さん方、毎日電話連絡いたしますが、これは全部情報なのです。情報によってわれわれは仕事を提供して、それで仕事をして、情報と仕事はここでもちろんつながります。情報なくして仕事はできません。それによって仕事を遂行し、料金という代価をいただいて仕事をしております。したがって料金の中に情報の代価は入っていると私は解釈いたします。

千須和：論理の飛躍があるのではないか……。今のような論理はきわめて危険な論理です。なぜかと言いますと、料金の中には事務処理費というものが、きちんととうたわれております。それは情報を含むという前提なのです。ですから情報がない社会を想定して議論していることは絶対にない。つまり、特定の関係の中にある情報は、そのまま商品になるのは当たりまえなのです。そうではなく、何か新たなシステムが生まれることによって、情報が作り出される、その作り出される情報が一般的に通用するものだというような発言は非常に危険だということです。

山 村：一般的だと言われたとしても、ここは学問の場ですから、特殊限定した話しさはできません。一般的な話しを申し上げるしかありませんし、少なくとも社会科学である以上、特定、限定した一方的な話しというものはできませんので、私はあくまでも社会科学を研究する立場として一般的な話しを一般論で申し上げたのです。

千須和：最大の問題点は、この複合輸送が港湾運送および港湾労働に業域および職域の拡大をもたらすという前提を作られたことなのです。

山 村：可能性があると申し上げただけで、断定はしておりません。

司 会：それでは時間の関係もありますので、大変白熱して参りましたが、次の問題に移らせていただきます。

木村先生から高橋先生への質問です。「青海埠頭地区の青海埠頭株式会社と青海物流団地とターミナル運営を教えて下さい。なお、国際物流の中の international transportation をどうするのか、ご説明を願います。」

高 橋：青海埠頭がどうなっているかということですが、ご承知のように青海埠頭は現在コンテナ・ターミナルが1バースできております。このコンテナ・ターミナル

を1バース作る過程で、色々な問題があったわけすけれども、大井に1バースできた時点では、新しいコンテナ・ターミナルを東京に作るには青海にということで、京浜外貿埠頭公団が東京都から土地を買いました、建設に着手したわけですが、ユーザーがつかないということで、一時工事が中断されてしまいました。それが東京港埠頭公社に引き継がれたという経緯がございます。その間に工事は中断していますが、どんどん建設利息が累積していきます、仮に完成した時点で想像してみると、相當に高い使用料になっているということです。公団のターミナル料金は大体どんなに考えても、1バース10億円ぐらいが1つの目安で、それ以上になりますと実現しない。いわば製造者であります港湾管理者がターミナルを売りに出しても、市場価格として10億円を超えると、これは成立しないというのが実際のところであります。そういう状況の中で青海コンテナ・ターミナルは、原価が実際の市場価格を相当に上回ってしまった。これは建設利息がほとんど嵩んでしまったからです。これをもう一層市場価格に戻さなければならない、それにはどうしたらよいのかということになるのですが、私どもとしては、ターミナルを2つに分割しまして、延長350メートルを150メートル、200メートルに分割しまして、150メートルだけを公社の方が整備する、200メートルは公共施設として港湾管理者が整備する。そしてそれを一体的に、青海コンテナ・ターミナルという形で運営していく。そういうことによって原価を圧縮して、市場価格にはほぼ見合う形でマーケットしていくというふうにしたわけです。そういう色々な制約の中で、実際にコンテナ・ターミナルを運営していくためにどうしたらよいかとか話し合った結果できたのが、管理会社としての青海埠頭株式会社でして、この青海埠頭株式会社が実際の運営と責任を持つという形で任されておるわけです。

司 会：それではもうひとかた、高見先生から高橋先生への質問がきております。

「(1) 現在FCLカーゴは少ないということは、海運レートの混乱による理由があるのではないかですか。(2) 現在、東京湾のコンテナ・バースに大型船5、6万トンがどれくらい着いていますか。(3) 港湾のバンニング、デバンニング施設は誰が作っているか教えて下さい。恐らくメーカーが大きな割合を占めているのではないかでしょうか。」

高 橋：まずFCLとLCLの関係ですが、これも仲々難しい問題でして、實際にはこれはFCLになっていくのではないか、と一般に皆さん是思われておるし、われわれもそう思ってきたわけですが、現実にそうなっていない。では、なぜなっていな

いのかというと、「太平洋戦争」と言われる船社の東京への進出によって色々と運賃面で混乱が出ているということも確かな点だろうと思います。どちらかというと、シッパーの色々な事情もかなりある。これは3番のお話しと関連してくるわけですが、家電製品のコンテナ・カーゴの場合には、メーカーの工場ごとに大体、製品が出荷されている。それから日本の事情からいって、土地代が高く、しかも周りに色々なものを建ててしまって、土地利用する余地が非常に少ない。そういうことから、工場内にバンニング施設を作るよりも、生産基地として、生産工場として使いたいという考え方あるいは希望がメーカーの方に強い。それから工場ごとに特化されている生産品目を工場ごとにバンニングして船に積み上げたりするよりも、一か所にバンニング・センターにまとめて、そこで製品は混載するような形で積込んだ方が合理的になる。そういうことも現実にございまして、工場地区あるいは工場地の周囲に輸出センターを作って、そこでバンニングを行うということが、東京港の周りでは起こっているわけです。

それから船舶でございますが、大体6万トン級のものが今、東京港に入っているコンテナ船では一番大きな船でございます。

司 会：それでは丁度時間が参りましたので、議論はまだ尽きない点も多々あろうかと思いますが、ここで収めることにしたいと思います。

国際複合輸送の問題というのは、大変に重要で、またそれに広い問題を持った領域であります。そういう点で、これを論議するのは広範な実態分析の上で、論ぜられるべきで、その点、今回は5人の先生の報告を基礎にして論議しました。それを要約する力は私にありませんし、またそれをすることも僭越だと思いますので、それには触れません。しかしそれなりに議論を深めて成果を得ることができました。今後、これを契機にさらにこの問題について包括的な研究の充実を進めていきたいものだと考えられます。

それから、このシンポジウムで今回、韓国の先生が参加、報告されて、本当に国際的な広がりの中でこの複合輸送の問題が、第一歩として展開されたということも非常に意義があることで、ご出席、ご報告いただいた先生に、司会者として厚く御礼申し上げたいと思います。これでシンポジウムを終えたいと思います。大変、不手際で失礼しましたが、どうも有難うございました。（注　本記は日本大学・吉岡秀輝氏によって整理、要約されたものであるが、テープの音声不良などにより不備な点等がありましたならば、何卒ご寛容の程念じます。）

部会活動状況

〔関東部会〕

本年度の部会開催状況は、次の通りである。

1. 昭和62年5月2日（土）午後1：30～3：30 （日本港湾協会 参加者14名）

テーマと発表者

1) ハーシュマンの「トンネル効果」と港湾問題

吉岡 秀輝（日本大学）

2) 横浜港の港湾労働者規制法の史的考察

大森 秀雄（神奈川県労働総務室）

2. 昭和62年8月1日（土）午後1：00～3：00 （日本港湾協会 参加者19名）

1) 東京港・青梅の流通センターの現状について

片桐 勇吉（日本海事検定協会）

2) 國際物流・情報ネットワークシステムと港湾マーケティング

高見玄一郎（横浜港湾経済研究所）

（会場西端）

（会場北側）

（会場東側）

（会場南側）

（会場西側）

（会場北側）

（会場東側）

（会場南側）

（文責・山上 徹）

〔中部部会〕

昭和62年3月25日 港湾研究第8号 刊行

掲載論文、書評は次のとおりである。

・伊勢湾背後地圏貨物流動と港湾関連道路交通量の分析

河上省吾

・物流基調の変化と大都市港湾

木村武彦

・貿易取引とコンテナ運送 一商流と物流の関係を中心に一

城 隆

・定期航路コンテナ化20年の軌跡と現状

一後半10年の進展を中心として一

久野 堯

・書評 竹内宏・松永嘉夫編『日本経済21世紀へのシナリオ』

石瀬 隆

昭和62年8月24日 昭年62年度中部部会総会並びに研究報告会開催

（参加者 約80名）

研究発表は以下のとおりである。

・愛知県内港の輸出構造分析

近藤 仁

◦港湾産業（港湾運送・倉庫業等）の経営実態調査

今口忠政

◦中国経済発展における港湾の役割

張申偉

◦大都市臨海部の都市的再開発と港湾

浅井富明

以上 (文責・木村武彦)

〔関西部会〕

1. 昭和62年6月12日（金）、神戸埠頭公社会議室、参加者27名

テーマと発表者

利用海上運送事業と港運業

山田源次氏

参加者が多く、あわてて椅子を入れる仕事。報告者は「利用海上運送事業法」の必要性を強く主張、報告のあと若干の質疑が行われた。

(文責・柴田悦子)

〔北海道部会〕

部会研究会を下記のように「日本海学会」第11回大会の共催の形で実施した。

日 時 昭和62年8月31日、9月1日。

場 所 小樽市消防講堂

内 容

1. シンポジウム「日本海の交流」 座長 金崎 肇（金沢大学）

①日本海の自然 齋藤享治（北海学園大学）

②北前船の足跡 山本信彦（小樽倉庫）

③日本海の物流と留萌港 徳田欣次（旭川大学）

④日本海をめぐる国際事情 大江敏美（北海学園大学）

⑤日本海沿岸のアイヌ語地名 藤村久和（北海学園大学）

⑥日本海の交流 神代方雅*（クマシロ・システム設計）

2. 共通論題「新しい小樽」 座長 徳田欣次*（旭川大学）

①機械工業の町小樽 井上一郎（光合金製作所）

②ガラスと小樽 浅原千代治（グラススタジオ・オタル）

③イベントの町小樽 笹島 進（小樽分析工業所）

- ④小樽の新しい街づくり 渡谷睦三（小樽市企画推進室）
3. 自由研究発表 座長 大江義美（北海学園大学）
- ①水産加工（スライド） 佐原甲吉（金沢大学）
- ②コミュニケーション航空の将来展望の一考察 宮原昭治（北日本航空専門学校）
- ③クレタ文化（スライド） 筒浦 明*（北海学園大学）

注）*印は部会所属会員

次に下記により部会役員会開催の予定。

日 時 昭和62年9月21日（月）午後 於石狩開発㈱会議室

議 題 日本港湾経済学会第27回大会（旭川市）の開催の準備・設営に

ついて他。

（文責・徳田欣次）

韓国港湾経済学会

国際学術発表大会に出席

昭和62年7月24日～25日間にわたり、韓国港湾経済学会（於：圓光大学校）が開催されました。日本側の参加は、昭和61年2月27日に引き続き2回目であり、小林照夫（関東学院大学）、山上徹（日本大学）の両名が招請・参加致しました。

先ず、朴 館洪会長（圓光大学校 教授）による「港湾開発と地域開発—韓国の港湾開発の特殊性を中心として—」の共通論題への問題提起がなされ、日本側より山上、「港の発達・変化と研究課題」、小林、「戦後日本に於ける港湾の経済学研究の現状と課題—日本港湾経済学会の研究動向と関連せしめて—」を報告しました。韓国側より金漢中（麗水水産大学）、「麗水港湾機能の変化に関する研究—工業港を中心として—」等が報告され、その後、総合討論がなされ、日本側への質問も活発になされ、特に背後地問題、コンテナ港の開発動向、港の投資、経営、マーケティング問題等について質疑がなされた。日本港湾経済学会以上に活発な討議がなされていたとの印象を受けた。韓国・日本の港湾の諸条件における歴史的な相違等もあり、質疑が正確に理解できない面があったかもしれないが、この大会の意義は十分に達成され、盛会であったと存じます。

大会後、バスにて約30分の群山市の群山観光ホテルにて歓迎パーティが開催され、日本側被招請者や韓国功労者に功労牌が贈呈された。翌25日は、群山港の視察を行ったが、この2日間、朴会長をはじめ、多くの方々から終始手厚いご配慮を賜った。

結論的には、学会として今後ともこのような国際学術大会による交流が継続されるべきことを検討すべきである。今や日本の多くの会員が外国の港湾の動向を視察し、研究するべき時代にあって、韓国港湾経済学会との国際交流は大変意義あると存じます。特に今後、日本港湾経済学会の共通論題のテーマにおいてもグローバルな侧面からの研究が提起されるべき時期にきていると考えます。 (文責・山上 徹)

日本学術会議（研究連絡委員会）

同委員会は昭和61年秋以降（それ以前の事情については前号にて報告済）第4回（10月）、第5回（12月）、第6回（62年9月）等に開催された。その間、「登録学術研究団体変更届」、「学術研究動向アンケート調査」等の提出を行うと共に、シンポジウムへも参加した。同委員会においては、研連委員会40周年記念事業の提案の件、学術機関誌（第四種指定）の件、第13期学術会議総括（出版計画）等が論じられてきた。

同委員会において、本学会と関連すると思われる点については積極的に意見を述べてきたが、とりあえず、上記の「学術機関誌」（第四種指定）の件をめぐって、吉田教授（日大）、五井教授（中大）、北見の三名が具体的に実現化の検討を行うことになっている。なお、日本学術会議へのご意見をおよせ下さることをお願いする。

(文責・北見俊郎)

編集後記

この数年間、港湾の管理、運営機能は大きく変わってきています。その背景としては、なんといっても、港湾に対する経済的、社会的ニーズが、かつてないほどより高度に、より多様化してきている点は見逃すことはできないと思います。

今年（第26回）の全国大会の開催地である、ここ清水港にも、大きな変化の「波」が押してきていることは周知の通りであります。それは、港湾都市における社会的空間としての港湾の機能の充実であります——たとえば、人工島開発構想等による港湾都市機能の活性化であります。これは、見方を変えていえば人間本来の活動からみた臨港部空間の見直しにつながるのではないかと思います。その意味では、「清水港大会」はたいへん有意義であると同時に、学会の果たす社会的役割が重く、大きいことを痛感させられます。

かって第9回全国大会が当地で開催された（1970年）ときのことが思い起こされます。『本学会が港湾の管理、経営問題を真剣に学問的に考究することは、学会の時代的要請に応える道でもあり、そのことが学問の発展にもつながることを信ずる。』（「序」・故矢野剛会長）

経済・社会環境の変化の波がさらに大きくなっていくとすれば、学会の時代的先取の役割はより重要視されていくのではないかと思われます。どうかそのためにも、本学会年報をいっそう充実させていくことができればと念じています。

なお、郵便発送上學術誌としての認可を受けるため、本号より年報表紙形式を改めましたことを付記しておきます。ちなみに年報No.1～No.8とNo.9～No.24の表紙形式をご覧になって頂ければ幸いです。

(文責・三村)

(編集委員)

小林照夫、柴田悦子、徳田欣次、富田功、松橋幸一、三村真人、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・道央諸港） 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・道央諸港） 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） 共通論題（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）
1984年 第23回大会（名古屋港） 共通論題（国際経済と港の動向）
1985年 第24回大会（大阪港） 共通論題（港湾活性化と都市再開発）
1986年 第25回大会（東京港） 共通論題（港湾と国際複合輸送の展望）
1987年 第26回大会（清水港） 共通論題（臨海部再開発と港湾）

港湾経済研究

（日本港湾経済学会年報・No.25）

1987年10月10日 印刷

頒価 ¥4,000 (送料共)

1987年10月15日 発行

編集・発行者 日本港湾経済学会

印刷者 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