

学会記事

第26回全国大会（清水港）概要

昭和62年度第26回全国大会は10月15日（木）、16日（金）、17日（土）の3日間、清水港・日の出会館を中心にして開催された。

本大会の共通課題は「臨海部再開発と港湾」と題し、下記6名の方より報告がなされ、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は本号195～206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、下記7名の方より報告がなされた。

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、とくに清水港港湾課ならびに振興協会等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

共通論題

臨海部再開発に関する考察	鈴木 暁
ウォーターフロント開発における都市と港湾	横内 憲久
港湾の倉庫空間を活用した臨海部の活性化	金井 萬造
	為国 豊治
ゲーム理論による港湾再開発跡地の機能立地モデル	黒田 勝彦
臨海部再開発の政策基調の変化	木村 武彦

自由論題

国際複合運送の進展に対する港の対応について	宮田 騰宏
機械化と日本の港湾労働	クワンシー・チェイ・アモアーベン
港湾の活性化に果たす商社の役割	遠藤 幸子
清水港の発展に見る企業者活動の展開と企業経営	安彦 正一

韓国における港湾経営戦略……………	金 在 河
環黄海経済圏構想と港湾について……………	中 本 昭 夫
中国古代水運と港湾について……………	高 見 玄一郎

シンポジウム概要

臨海部再開発と港湾

昭和62年度清水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、司会は簡浦明氏（北海学園大学）であった。

報告テーマ及び報告者

- ①臨海部再開発に関する考察……………（広島商船高専）鈴 木 曉
- ②ウォーター・フロント開発における都市と港湾……………（日本大学）横 内 憲 久
- ③港湾の倉庫空間を活用した臨海部の活性化
……………（地域計画建築研究所）金 井 万 造
（ ）為 国 豊 治
- ④ゲーム理論による港湾再開発跡地の機能立地モデル
……………（京都大学）黒 田 勝 彦
- ⑤臨海部再開発の政策基調の変化……………（名古屋港管理組合）木 村 武 彦

司 会：第26回日本港湾経済学会、共通論題「臨海部再開発と港湾」というタイトルのシンポジウムを開催したいと思います。進行役をつとめます北海学園大学の筒浦でございます。まず進め方でございますが、コメントいただきました5人の先生に5分間ぐらいで補足したい点、あるいは強調したい点を発表順にご発言をいただきます。今日のご発表は非常に順序が整然としていまして、まず再開発の定義から始まり、ウォーターフロントの問題、さらに倉庫空間の活用、計量的な再開発の手法、政策の問題というように並んでおりますので大変有難く存じます。それでは鈴木先生からお願い致します。

鈴 木：前半の方の「臨海部再開発の概念」等については、特に補足することはありませんが、あえて言えば「再開発の目的」というところで、機能の更新、および機能の転換、さらにその両者の複合された形態の3つの目的があると分類しました。このような分け方で、臨海部再開発の特色がすべて論じられるかどうかはわからないのですが、それについては後でご意見があればお聞かせ願いたいと存じます。

それから私の報告では特に結論というか、「あとがき」の節を設定していなかったのですが、「再開発の費用分担と受益者」が結論を兼ねた部分になっております。そこで受益者とはここではどんな意味で使っているのかということを、少し補足させていただきます。当然のことながら、それは単に港湾の利用者だけではないということです。臨海部の場合は、都市計画の一環ないしは都市機能の導入ということで、従来の港湾開発とはかなりイメージを異にした形でもって開発が進められているわけですから、受益者たるところは、当然、再開発の空間に進出する特に民間の企業がそれに入るわけです。例えば、金融機関とか商社、あるいはその他の2次産業関係の巨大企業の業務機能的なビルが沢山できるように予測がされておりますので、したがって特定の資本のみが、限られた貴重な空間を占有してしまうということについては、市民のサイドからすれば、注意して見ておく必要があるということです。

また、市民参加の臨海部再開発については、私も全く同感で、ただどういった方法でやるのかという方法論については、今日そこまで論及しておりません。ですが、あえて言わしていただければ、計画段階から市民代表と言われる方々、その市民の定義づけが問題になるのですが、そういった方々が色々な形でビジョン検討の段階から参画し、またその意向が十分反映されるような方法が望ましいわけで、その意味で昨今

の特に東京港での臨海部開発構想について言えば、市民の参加する余地がないような動きを示していることに、逆に注目されるわけです。

司 会：有難うございました。それでは次の横内先生にお願い致します。

横 内：私のところでは、「融合化の方策」がメインの話になるのですが、実はここに書いてあることでしか、まだこの段階では書けなかったというか、継続しているというのが本当のところなのです。ですが、とにかく主張したかったことは、非常に曖昧な空間であるグレーゾーンというものについて、何らかの性格づけをすべきであってそれによって融合性が図られるのではないかとという1つの考え方を出したわけでありまして。ぜひ、これからの計画においては、予め都市計画の中に新しい意味のグレーゾーンの所に何らかの機能を付加させるというような形を考えていただく方向にってもらいたいというのが結論です。例えば、アメリカのポートランドではかつて漁業用の埠頭としてゾーニングをされていた地域を2つに分けて、片方は海洋漁業関連のゾーニングにして、もう片方は複合利用ということで積極的に色々な機能を入れてこようという、新たなゾーニングをした例もございますので、そういう形で曖昧な地域を考えていったらいいのではないかとということにしておきます。

司 会：有難うございました。それでは為国先生、お願い致します。

為 国：先程、2点ばかり抜けたと思います。運動の進展段階について言いそびれました。この構想そのものは、5年ほど前に国本さんという方が、あの近くに住むようになって、こんな町ができたらなあ、という発想から始まって、実際にメンバーが集まって委員会として構想をまとめ上げたのが去年の夏になります。それを対外的にも公表していくことによって、かなり注目を集めるようになったわけですが、それに相前後して2回ばかり、あのあたりの見て歩きというツアーを開催しております。1回めは150人ばかり集まり、2回めも100人くらい集まって、町の再発見という意味でも耳目を集めました。現時点では、ただの構想段階から、実際、借りの方を組織化し、貸す側である倉庫の方と話し合いを進めるという具体化の一手手前のところにきております。

あとは行政との関係ですが、大阪市とは懇談会を持ちまして、関係部局と意見交換、情報交換をしております。国の方では、あの地区を含めた古い港湾地区をポート・ルネサンスの対象地区としても取り上げていただいております。今後は具体化していく

中で基盤整備とか誘導、規制の緩和という点で行政とタイアップしていかなければならない場面が多くなりますので、そのへんの情報交換、意見交換をやりながら、進めたいと考えております。

司 会：それでは4番目のご発表ですが……。

金 井：黒田先生の代理ということでございますので、私個人の発言ということに、先生のご意向も入れてですけれども、させていただきたいと思います。

ゲーム理論でやっているわけですが、実際には関係者だけがそれぞれの利害関係を評価して合意のつくところで最適だという計画が多いのですが、港湾再開発の特徴というものは、その対象地域だけでは完結しないということでして、それが都市再開発と大きく違うわけであります。そういう意味で、対象地域の関係だけでなく、港全体の機能とか、また港の果たす地域への役割と考えた場合に、当然その背後の都市すなわち対象地域の周辺部の条件が活かされないかぎり、実際的な形にならないと考えます。モデル自体は都市サイド、港湾サイドそれぞれの圧力が強い、例えば清水港のように非常に圧力がある場合に、どういのが最適となるわけですが、どちらにしても基本的に対象地域と港湾空間全体との調整とか、都市との絡みで周辺の条件、それから港湾空間全体の空間秩序とか、このあたりの要素がモデルに入らないだろうかというのが、そもそもの研究の最初の趣旨であります。最初はモデルを使わなくても、代替案を考えたり、利害得失だとか色々やっていたわけですが、どうもそれでは恣意的になるということから、順次積み上げてきた研究であります。

先程、報告でも述べさせていただきましたように、時間的な要素を入れた実際の計画段階とか、町をつくっていくのだという、単に土地利用だとか機能だとか港湾施設の立地ということではなしに、町をつくっていくという機能からチェックをするような、そういうモデルにしていくべきだと考えているわけですが、そのあたりが今後の課題になっております。

司 会：有難うございます。それでは5番めの木村先生をお願いします。

木 村：それでは少し補足させていただきたいと思います。今回の地域開発政策、それから四全総を中心とした一連の流れ、大都市がそれに対応しよう、あるいはそれと違った考え方をしながら市民を導入していきたいという考え方の基本施策の中に、従来の臨海部開発とは違ったもの、特に資本の蓄積過程を推進する中で世界的な都市

機能を集積して金融情報活動の場を提供する、特に多国籍企業の活動を東京を中心に構築していくという考え方があります。この考え方の中には、従来、東京の一点集中という考え方がありまして、それを超過密にしますと、資本の蓄積というか利潤極大化原理が十分に働かませんので、連合都市型の構造を考えたにもかかわらず、より新しい空間を求める、新しい集積を求めるためには臨海部へ進出せざるを得なかった。それがもう1つには、そういうことを成し遂げるためには規制緩和、公共事業の民活導入を果たさなければそのことができなかったという事実なのです。

多国籍企業というのは、1つの市民的な規制だとか都市の規制を何とも思わず、飛び出して行く、あるいはそこに衰退をもたらす要素を持っているわけであります。

これに似た事例としては、今日の日本でも、ある地方都市が大企業の撤退によって、さびれていくという事例をご承知だと思います。その後に残されたその都市住民は、どのようにその部分を再構築していかなければならないか、あるいは場合によっては、そういうことがないように最初から保証や担保を取っておくシステムを作らなければならないというテーマを私も持っているのです。ですが、事例が少ないだけにそこまで突込めなかったというのが、今回の発表で問題提起だけに終らざるを得なかったという事情であります。

司 会：一応、これで補足その他の発言が終了しました。それではフロアーからの質問にお答え願いたいと思いますが、鈴木先生の方からお願いします。

鈴 木：最初は神代先生からのご質問です。「臨海部再開発がうま味のあるところだけ、しかも大資本によって行われる必然性は、うま味のない地方港湾が置き去りにされることを意味する。この点、どのようにお考えですか」ということです。このご質問に直接の解答になるかどうかわかりませんが、今後地方でもどんどん再開発計画が検討されると思いますが、その際に、中央のシンクタンクへの安易な依存が割に多いと思われます。例えば、野村総研とか三菱総研に、港湾計画の手法なりプランを依頼している。その結果、何が問題かという、中央レベルの考え方が表に出すぎ、基本パターンや手法がほとんど共通していて、地域の色づけが後からなされているということです。したがって、願わくば、その地域にある大学とか研究機関をもっと活用して、地域のニーズを十分に反映した港湾計画が必要かと思います。

次に、長崎県立国際経済大学の松本先生からのご質問です。実は、これは私と横内

先生への共通の質問となっておりますが、取りあえず私の方から先に解答させていただきます。ご質問は、「ここ2、3年の京浜地域の地価の超異常な急上昇を大きなインパクトとする臨海部の土地開発への影響について考えをお聞かせ下さい」ということです。地価上昇を冷却させる意味で臨海部が役に立てばいいという気はしますが、問題はいかなる土地の利用法によるかということです。またそれによって土地の価格も変動するのではないかとということです、これは明確な答えが出しにくいわけです。

司 会：有難うございます。

それではここで、榎先生、予定討論者としての発言をどうぞ。

榎 先生：鈴木先生の論文にはサブタイトルがついていないのですが、つけるとすれば「臨海部開発の現状とその特色」ということのようにです。その特色ということについては、民活と市民参加にあるように窺えました。再開発の区分のところでは、機能更新、機能転換、両者の複合の3つにとらえて、順序としてはこれでよろしいと思いますが、できれば今後さらにそれを推し進めて類型化していただきたい。それから臨海部の概念ですが、いわゆる法律制度上、行政上の概念、学術上の用語、そして通常という業界用語や概念にズレがありまして、そのへんを確認した上で使っていきたいと思います。と非常にまずいと思うわけです。

港湾の機能あるいは範囲等が非常に拡大されて参りまして、そうすると一体、港湾なり臨海部について形態でいうのか、あるいは地域・空間でいうのか、それとも機能でいうのか、この際、港湾経済学会でも1つ指針として用語なり概念なりを改めて整理して推し進める必要があるのではないかと提言させていただきます。

それから市民参加ですが、これのやり方、対応、市民意識などは地域によってかなり違うのですが、市民参加をどうやって取り組んでいくのか、実効をあげるにはどうするのか、ご指摘いただければと思います。

司 会：鈴木先生、今、直接お答えしたいということがあればどうぞ。

鈴木先生：用語とか概念の使用についてですが、ご指摘のように、私自身も、ある所では経済学的な用語を使っていますし、ある所では行政用語的な言葉を使っています。その点は今後の反省の糧とさせていただきますと思います。

司 会：横内先生、お願い致します。

横 内：まず愛知学院大学の松浦先生ですが、「グレーゾーンの検出とこれの再開発」という考え方は大変おもしろいご研究の進め方と存じます。港湾施設や技術、交通施設や技術などの進歩により、取り残された地区とも見られますが、緑地、ビジネスビル、ホテル、官民の協力によって再生・活用すべき大切な地域と考えられます。先生のこれらの点についての理論をもう少し展開していただくとおもしろいと存じます。」これと神代先生から、「都市と港湾との融合化の目標の概念規定、例えば都市の活性化なのか、港湾の活性化なのか、遮断地域つまりグリーン地帯とか、あるいはウォーターフロントとして親水性の導入か、その他多くの考え方があるが、その概念についてご意見を賜りたい」ということです。私の解釈では、同じようなご質問の趣旨ではないかと思いますので、まずこの2つについてお話ししたいと思います。

基本的には、グレーゾーンという地域は港湾機能が賦存していた所であろうということです。今、欧米諸外国あるいは日本でもやられていますけれども、例えば倉庫あるいはドックの利用、いわゆる再開発、保存を兼ねた開発として外側だけ残しておいて中身を変えるとか、事例は沢山あるわけです。つまり歴史的遺産の継承という言葉で私は言いたいと思いますが、そういう形が1つありまして、もう1つは、現在実際に動いている港湾機能・業務の中でも、水面を利用しなければ成立しないような業務、水面が近くにあればよいという業務もあると思います。あるいは例えばオフィスのようなものはずっと内陸にあっても構わない。こういうものをしっかりと区分け、仕分けをして、このグレーゾーンに適しい機能という形が出てくるのではないかと。つまり都市と港湾との間という意味がグレーゾーンなのですが、そういった機能を入れ込みながら、都市の商業機能を入れる、あるいは居住機能も場れ込んでいくという形と、港湾自体の内陸部に成立するような機能の仕分けをしてグレーゾーンの展開はできるのではないかと考えております。これがコンプレックス機能、機能のコンプレックスという形で、いわゆる複合機能化させたいというのが私の狙いなのです。これがなぜ良いかという、色々な機能が入り込んでくれば、それだけ活性する率が高いということです。そしてそれ以上に私が言いたいのは、監視作用ということです。単一機能を入れ込むと、その機能の効率の良さばかり追求せざるを得なくなるわけで、幾つかの機能が入り込んでくれば、コンフリクトも出てくるし、それなりに相互監視作用となるのではないかと。ということです。

それから、先程の松本先生からのご質問ですが、これはかなり難しい問題だと思うわけで、私は明確な答えはないと思います。やはり行政側が何らかの施策を持つしかないのではないか。ただ私はコンプレックスが良いと言いましたが、どこでもいいということではなく、港湾で純化させなければならない機能もあるわけで、そういう所はコンパクトでもいいから純化させて、コンプレックスさせるような所はさせるという柔軟な姿勢でいくべきだと思います。そのときに忘れてならないのは、特に open to public という、いわゆる水辺の開放という思想があるかどうかが重要になってくると思います。

北 見：横内先生のご研究で、とりわけ緻密な方法でグレーゾーンの検出作業をなさっているところは非常に興味深く思いますし、実際にはこういう手法を通じて具体化していなくてはならないと、しみじみ感じております。

再開発の必要性がどこに主要な理由があったのか。再開発というのは、開発の以前の国家的役割を非常に持っていたような開発のコンパスの中心点と同じ中心点ですべきではないし、再開発の概念の中心点を移動させる、その移動の距離が近代化でなければならないということを感じます。新しい再開発の中心点は都市とすべきであって、国家との関連性は十分に考えなければなりませんけれども、そういうことが言えるのではないかと思います。再開発の概念と開発の概念とのギャップを考えていかなければならないし、そういうような考えを基にして、ウォーターフロント問題を都市との関連で取り上げる場合にどんなことが考えられるかということを、ご指摘いただければ有難いと思います。

2つめの質問はグレーゾーンの問題です。私も前に「グレーのエリア」ということを書いたことがあるのですが、私がそこで表現したものは、例えば20ページの「グレーゾーンの概念」とやや違っている点がございます。私は港を含めて都市空間だという考え方をしております、そうしますと図1の太い実線は、都市のエリアを示されているのだと思いますが、海まで行くのではなかろうかと思えますし、点線になっている中身が全部グレーゾーンになるのではないかと感ずるわけです。そのへんのところを教えていただければ有難いと思います。

司 会：それでは最後の1点だけお答え願いたいのですが……。

横 内：20ページの図1の実線は、いわゆる都市機能、つまり商業であるとか業務

とかいう都市的機能が非常に強いということの表現になっているわけです。逆に点線の部分は港湾的な機能が非常に強いということです。先生のご指摘のように、当然全部が都市と言えますけれども、あくまでもここではグレーという意味合いを出すための便宜的なゾーン概念というように解釈させていただきたいと存じます。

司 会：再質問があるかと思いますが、時間がありましたらということで、ご勘弁いただきたいと思います。それでは3人めの為国先生お願い致します。

為 国：私の方には予定討論者の市来先生から質問が参っておりますので、それにお答えしたいと思います。まず1つは、「構想の3つの柱として、大阪租界、生活遊芸工房、川口安治川異人町が挙げられていますが、その具体的内容、永続性・定住性、地区住民との関係・密着性、周辺地域との関連性・調和性および機能分担についてどのようにお考えですか」ということです。具体的内容ですが、むしろ生活遊芸工房作りがまず先行するのではないかということです。横文字職業の方がこの地区に住んで、そこを職場とし生活の場にしていこうということが第一歩になるかと思います。永続性・定住性に関しましては、そこに住んで働いて遊ぶということで、市民となることです。永続性・定住性はかなりなものだと考えられます。そこで地区住民との関係ですが、既存の住民や商店街に、新たな人が入り込んでくるわけですが、商品はそこで買い、ギャラリーやイベントをやれば住民の方も遊びにくるので交流も生まれてくると思います。

次に、「逆に倉庫業者の意向はどうか」というご質問です。当初はよそ者が勝手に空間を使って、こんな町にしたいというような投げかけだったもので、われわれとしても非常に反応を心配していたのですが、実際には倉庫業者の方でも、多角化を図る、あるいは単に物流だけでなく空間を色々使って事業を展開していくという方向が最近特に強まっていることから、われわれの趣旨を理解いただいております。

司 会：それでは、市来先生、お願い致します。

市 来：私の感じを申し上げますと、全般に人間性を重視した民主的な構想であると思われます。これまでの大企業主体の開発構想と少し性格が違い、好ましい面を持っているのですが、反面、それが弱点にもなっている。というのは大企業が主導性をとる場合には、色々な面を総合的に、ある程度経済的な関連も打ち出されるわけですが、そういう経済的、経営的な面での不安が絶えず残されているのではないかと。

ともう1つは、倉庫のスペースがそれに全部適応できるのか、あるいはその需給はどうか、それから物流機能、倉庫機能というものは、まだ必要なのではないかと思うわけです。その調整、すなわち物流機能と文化機能という相反する要素をどこで釣り合わせるか、またその価値観をどちらに置いて調整するかという課題が残されているのではないかと思います。

司 会：有難うございました。為国先生、ひと言ございますか。

為 国：ご指摘の通り、経済的な問題が1番でして、それがうまくいくかどうかは1つのポイントになっているかと思います。今のところは色々な方の協力や熱意で進んできましたが、今後は組織についてもはっきりさせていかなければならないと思います。

司 会：それでは4番めにいきまして、金井先生、お願い致します。

金 井：私の方には、神代先生からご質問をいただいております。「53ページの各プレイヤーが判断をする要素として具体的な数値化をどういう形でやるのか」ということです。

実際に港湾計画を行う場合でも、全体の構想が幾つかあるわけで、当然そこに立地します各事業者の方が十分な活動が保証されるような要素、例えば物流関係、倉庫関係であれば道路とか駐車場が整備されるかどうか、また観光的な要素が入ればイベントができる空間があるかどうか、緑の空間が整備できるかどうかなど、各事業者の方にとっての重要な視点が挙げられるわけです。それで具体的な数値化ですが、基本的には全体の点数を、例えばその事業者に与えまして、その中でどの項目にどれくらいかということ、ある程度設定するわけです。つまり50点ならば50点ぐらいの数字を与えまして、その立場の方がどの項目にどれくらいというウエイトを決めるわけです。そういう意味では、このモデルが一般論としても非常に重要であるということです。

司 会：有難うございます。

神 代：空間利用と機能の配分という同一意義を持つと思うのですが、機能の配分という意味で考えると、例えば複数の物流ルートはどう使うかという比較の問題が出てきます。こんな考え方で、ある程度できるのではないかということです。

司 会：何か発言ございますか。

金 井：ご当地の清水港の場合でも、今、先生がおっしゃいましたような問題が起

っております。物流機能のルートの問題と港湾活性化の親水的な機能のルートを重ねまして、一体、道路をどちらの性格にするかと2年ほどもめました、最終的には皆が納得できる線になったと思います。そういうことは、モデルはちょっと複雑になりますが、解決できるように思います。

司 会：どうも有難うございました。それでは、5番めの発表していただきました木村先生には質問が出ておりませんので、予定討論者の徳田先生にご発言をお願い致します。

徳 田：いわゆる四全総が展開しなければならなかった条件について、どういうようなご理解でおられるかお伺いしたいと思います。しかしそれを聞くときに、ただ聞くだけでなく自分の意見も言わなければならないと思いますので、申し上げたいと思います。私は、四全総の展開について客観的な国際的、経済的な諸条件の変化に対応するあまり、従来あった開発の諸矛盾についての考慮なり配慮が少し稀薄になって当面の問題に対する臨時的な対応だけが表面化してきている。そういうことが、ここにおける現在の諸矛盾をさらに大きくはらむのではないか。そういう点で、先生は民活という動きに行くだろう、そしてそれが次の段階として多国籍企業の配置につながり、将来的な展望から言って、経済的な環境の変化によってそういうものが撤退するのではないか、そしてそういうことが次の新たな地域問題を派生させると展開されているように思うのです。そういう点は私も、大変具体的な指摘だと思いますが、そういう事態になる前に、もっと今の開発政策に対する対応や問題の提起ということが、先生自体にないのかどうかをお伺いしたいと思います。

司 会：有難うございました。木村先生、ご発言願います。

木 村：四全総がどうしてこういう状況になったかということについては 69ページの下あたりから、三全総がどういったことから変更を迫られたか、それを解決するために四全総への足踏みがしかれたことを書いてあります。それが実際に民活との関連で今後どのように掘り下げて、問題を展開していったらよいのかということでは、民活利用の問題ということで、あえて項目を起こしたようなわけです。第3章のところで、一応こういう方向で展開されつつあると書いたのですが、それが果たして今後の地域開発と、あるいは地域の問題に収斂させる、あるいは地域開発という問題提起でそれをどう取り上げて解決していくかという部分の押え方は、先生がおっ

しゃいましたように、とても弱く、その部分を今後の課題としていきたいと思います。

司 会：有難うございました。一応、5人の先生方のご発言は終わりましたが、再質問をなさりたい方、ご意見でも結構です。

井 関：先程、ユーロポートの事例を挙げましたが、これは1つのこれからの臨海開発の心構えという意味で挙げたわけです。ロッテルダム市民がどういう心づもりでユーロポートの開発を行ったかということです。あるいは市民税が他の市より何パーセントか高いということを市が明示して、そのカネをユーロポートの所有維持に当てているわけです。これは、その後の色々な調整、あるいはスクラップ・アンド・ビルドの歳費の色々な新しい発現といったものをそういった前提の下に出していくわけです。

司 会：千須和先生が全員にご質問ということになっているので、まずは発言してもらいます。

千須和：私の1番の基本的な質問は、今、ウォーターフロントの見直しとか再開発とかが言われていますが、その本当の意味は何でしょうか。資金を民間から借り入れて使うということを前提とした話しですが、なぜ民間のカネを使わざるを得なかったのか。国の財政、地方財政がそれを許さないからですが、そこまで至ってきた問題は何かということですか。

司 会：はい、有難うございます。もう時間がききましたので、数分でどなたかご意見がありましたらお願い致します。

鈴 木：なぜ国家資本が不足してきたかということですが、これは最近のインフレ政策の結果ではないかと思われるわけです。ますます産業資本というか民間資本に依存していく形が強化されていくわけですから、国の政策がいきおい産業資本の方を向かわざるを得ないということで、私の問題提起とかなり相通ずるところがあるかと思います。

司 会：今回は「臨海部再開発と港湾」ということで、非常に多面的、学際的问题ですし、これが政策立案・実行ということになりますと、色々困難な問題があるかと思いますが、とにかく当面している問題で何とか解決していかなければならないと思います。どうぞ皆様の方のご健闘をお祈り申し上げます。皆様の協力を心より感謝致します。これにて閉会にさせていただきます。

注 本記は吉岡秀輝氏（日本大学・国際関係学部）によって整理・要約されたものであるが、テープの音声不良等のため、不備な点等がありましたらばご寛容下さい。

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63年4月23日（土）午後2：00～4：30

日本大学会館 参加者：26名

テーマと報告者

1) 物流における力と対立

浅野 清彦（東海大学）

2) 港運経営の現状と問題について

富田 功（港湾短大・横浜校）

なお同時に常任理事会も開催され、終了後、大学会館内にて合同の懇親会が開催され、北見会長のご挨拶をはじめ、多くの先生方により近況報告等がなされた。

（文責・山上 徹）

〔中部部会〕

1. 昭和63年3月25日 港湾研究No.9 発行

研究報告と書評の構成は次のとおりである。

（研究）

「愛知県内港の輸出構造分析」

近藤 仁（南山大）

「港湾産業（港湾運送・倉庫業等）の総合実態調査」

—58年、61年調査の比較をもとに—

今口 忠政（京都産大）

「中国の経済発展と交通運輸問題」

—とくに港湾問題を中心に—

張 申偉（名古屋市大大学院）

「大都市臨海部の都市的再開発と港湾」

浅井 富明（名古屋港管理組合）

（書評）

「山上徹著『交通サービスと港』」

木村 武彦（名古屋港管理組合）

2. 昭和63年8月25日 総会及び研究報告会開催

研究報告者は次のとおりである。

「大都市臨海部における港湾開発財政の構造」

—名古屋港の場合— 鈴木 誠（愛知大）

「大都市の冷蔵倉庫の地域的対応」

—港湾との関連を中心として— 安積 紀雄（名古屋女商短大）

「産業構造調整化における名古屋港の産業物流政策について」

太田 敬承（名古屋港管理組合）

参加者：80名

（文責・木村武彦）

〔関西部会〕

1. 昭和62年11月20日（金）

報告者とテーマ：大阪市港湾局振興部計画課長 坂田晃氏

「大阪の街と港——21世紀の港湾をめざして——」

参加者：22名

2. 昭和63年6月10日（金）

六甲アイランド見学：説明は神戸港埠頭公社 岡田重豊氏と神戸市港湾局経営
開発部振興課長 大上稔氏から聞いた。

参加者：28名

（文責・柴田悦子）

編 集 後 記

日本港湾経済学会第27回大会が、旭川大学で開催される運びとなった。ふり返ると、北海道における大会は、第7回、17回ということであり、まさに10年目ごとの開催となっている。この10年サイクルには、わが国の港湾が経済社会に果たした役割は大きく変化してきたが、重要性は不変である。つまりその本質的な機能は、かなり変化をしてきている。今日、成熟社会においては、活性化が必要不可欠となっているように港においても、競争の原理を導入すべき時期にきている。共通論題は、まさに港湾とヒンターランド問題を焦点とし、いかに活性化するかの研究がなされている。極東における港湾とは、共通の土俵のもとにあり、日本、韓国、台湾等の港湾のあり方を考え、ともに議論すべき時期にあるといえよう。

幸い本年も、韓国港湾経済学会から朴餅洪会長をはじめ、多くの方々の報告があり、学会活動も国際化の展開が定着の感にある。さらに今後、英文の論文の掲載も付加させるべきか否かの課題をはじめ、学会報告と年報の同時性が要求される以上、いかに大会当日まで年報を刊行すべきかがわれわれ編集委員会の頭痛の種である。また限られた出版予算の中で、出来るだけ多くの執筆希望者に、いかに公平な機会を提供すべきかとの観点のもとに報告事項等を検討させていただき、常任理事会の承認のもとに決定させていただいております。本年度は大変、僭越ながらご辞退願いました先生方をはじめ、巾広く多くの先生方にも次回大会には、是非ともご投稿の程、お願い致します。

最後に、年報の校正のみならず、シンポジウムの整理・連絡等における目に見えないような雑務については、吉岡秀輝氏（日大）、宮田騰宏氏（横浜商科大学）にもご尽力をいただいたことを記させていただく、また本年報の刊行をお引受け下さった文化印刷㈱に心よりお礼申し上げる次第である。

（文責・山上 徹）

（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）
1988年 第27回大会（北海道） 共通論題（港湾とヒンターランド）

港湾経済研究

（日本港湾経済学会年報・No.26）

1988年8月10日 印刷

1988年8月15日 発行

頒価 ￥4,000（送料共）

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 横浜市中区清水ヶ丘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