

「港湾文化」の創造と「大都市圏」の経営戦略 — 都市と港湾の“絆の活性化”の米国モデルを現地研究 —

村 山 元 英

キーワード：名古屋港を世界商品に、米国型の港湾文化、港と街の融合、
公設民営化の公共哲学と公共科学の理論づくり、
経営人類学の新展開（グローカリゼーション・ダイナミズム）、
「港湾文化の戦略論研究」のすすめ、グローバル民営化論の事例研究、
日本の「会社・行政・社会」へ戦略的提携と大都市圏の経営革新を提言

I. 研究動機

1. 空港研究と港湾研究との類似

これまでは「“空港”経営の研究」を、世界の空港民営化を中心に、新しい企業戦略の構築との関連で展開してきた。この研究分野の最近の成果は、『空港文化・新企業戦略』（村山元英著 文真堂 2004年4月）にまとめておいた。

さて次に、「“空港”経営の研究」が、必然的に「“港湾”経営の研究」に連動してくる。その理由は、「港湾」も「空港」も、総ての国家と産業、そして社会がかかわりあいを持つ巨大な公共施設（public utilities）であり、大量輸送の人流と物流の交通手段（transportation medias）だからである。

特に、アメリカの空港と港湾は、経営主体がおなじであり、その名もポート・オーソリテイ（port authority）とよばれているように、「海の港/seaport」と「空の港/airport」とを区分しないで“専門能力の公的権威者”（authority）という位置づけがなされている。

そうした研究過程から、企業、行政、そして社会に向けて、日本の民営化のあり方、グローバル化の方向、そして次世代の経営リーダーシップのモデルを「アメリカ型港湾の民営化方式の実証研究」を通じて提案してみたい。

2. 名古屋の「港と街の融合」をめざす

「名古屋の港湾と都市との関係」を、より面白く、楽しく、かつ美的に活性化する方法はないものだろうか。「港の景観と水の再生」が、「都市の広域的魅力と地域活力の再生」と融合する開発モデルはあるのだろうか。

そこで、港湾と都市との間の“絆の活性化モデル”を米国の港湾研究を通じて模索してみた。「都市が最後の世界商品となる」可能性は、都市の魅力の広域化が港湾の環境を抱え込むことである。それと同時に港湾の環境が自然と歴史を含めて都心へと収斂することである。

名古屋の港と街との間には、夢がない、景観がない、歌がない、かもめが見えない、デートができない、怖い、汚い、歩けない、緑がない、教育がない、などの風評が巷にある。「本当にそんなのだろうか」。

かくして、「港湾と都市の絆の日米比較研究」を通じて、「港と街の融合」のあり方をフィールド・ワークで検証してみたくなった。その研究成果が「名古屋の港と街との繋がり的美学」になればと期待している。

3. 「戦略と文化」の研究と八事MBAを楽しむ

私は中京大学・大学院ビジネス・イノベーション研究科で「経営戦略論」を現在担当しかつ院生の修士論文と課題研究の研究指導もしている。地元の大学で地域振興や、地元の企業と行政と社会のグローバル戦略を、総合的に共同研究する機会に恵まれている。

元気のいい名古屋が、中京大学の研究立地資源であり、中部経済圏で働く良質な社会人学生が、私どもの共同研究と教育活動における人的資源である。このような恵まれた立地環境を背景に、“名古屋型グローバリズム”ともいえる「経営戦略論」の創造と再構築を、本研究過程で求めてみた。

これまで、「戦略と哲学」の研究テーマでMBA教育実験をしてみた。その成果は『戦略と哲学—経営者開発論』（村山元英著 文真堂 平成17年9月）にまとめた。「戦略と哲学」研究テーマの延長で、今回の研究主旨は、「戦略と文化」である。

この研究の狙いは、「戦略と文化」の関係を、港と街との関係の論理から導くことである。そのためには、文献研究を超えて多面的な現場研究とフィールド・リサーチを採用した。

さて、「戦略と文化」の研究は、「八事MBAを楽しむ」ことである。その内容は、中京大学のあたる八事（やごと）の地を基軸にして、「名古屋を世界商品に！」するには、どのように都市の魅力を、港湾と空港とを内包して、磨き上げられるかの研究課題への挑戦である。

また同時に、中京大学の“八事MBAコース”に学ぶ社会人学生と教授が共有の「研究テーマ」を媒介にして、如何に学問と研究・教育を楽しむかというライフ・スタイルの形成こそが、私どものビジネス・スクールが求める最終的な教育効果である。

心に向けて真っ直ぐに言えば、それぞれの個人にとっての「戦略と文化」を、共同研究を通じて己に身体化してもらいたいと、私は共同研究者の社会人学生に期待している。

広がりやを抑制してまとめれば、本研究の成果への落としどころは、「米国の港湾と都市の絆の活性化」の研究を通じて、「港湾文化」の構築と、その「港湾文化」を下敷きにした“名古屋の港と

街の絆” についての大都市圏の「経営戦略論の新モデル形成」の提言である。

Ⅱ. 研究方法論と研究仮説

1. 研究仮説

私どもの名古屋の港湾と都市についての予備知識は、不十分なので、理論仮説の設定は最初に設けなかった。事前の情報収集活動と、研究段階の発展的過程で暫定仮説と最終仮説が試行錯誤で形成する方法を、今回の研究調査では採用した。

ただし、本研究テーマは、中京大学大学院・ビジネス・イノベーション研究科（略してBI科）の社会人学生の竹内淳二氏（村山ゼミ2期生）の研究動機から触発された。同氏は、東陽倉庫に8年間勤務し、その身体的経験知が、「名古屋港に夢みる」研究へのドライバー的役割を果たしていた。

「米国型の港湾と都市の絆の研究」の開始後の情報収集とその処理過程を経て、村山研究室の共同研究者（遠山眞樹、朱 眞玉、東 康子ら）は、その討議の試行錯誤の結果、「アメリカの港湾と都市と、その関係性（絆）について」の研究作業上の「最終仮説」を次のように設定した。

仮説1. ハードとソフトとを結合する「港湾文化」が、実在する

仮説2. 「都市の魅力」と「港の環境」との融合が、地域活力となる

上記仮説は、暫定的な現状分析と問題認識を繰り返し吟味して、今後の研究調査の方向づけをする指針となる。

仮説1の「ハードとソフトを結合する“港湾文化”が、実在する」という意味は、アメリカの港湾には「港湾文化」があり、その「港湾文化」が、企業文化や都市文化のように実在して、港湾の物理的施設に自然的な人間要素を籠めるように機能している、という仮説である。

言い換えると、「港湾文化」が、歴史と自然、政治と経済、そして企業活動と市民社会を背景にして、ハードな港湾施設とその施設の内容を豊かにするソフトな開発思考や政策とを調和させている、という想定である。

仮説2の「“都市の魅力”と“港の環境”との融合が、地域活力となる」の意味は、「都の魅力の広がり」と、「水環境の都心化」とが、相互に接近すると、都市を世界商品にする可能性が強まる戦略を示唆している。

欧米での資本主義が成熟してくると、国内産業の空洞化現象が生じる。より収益のある外国でのビジネス機会を活用する方向で国内資本の海外流出がその原因である。その結果、自国の都市と産業に構造変化が起こり、都市と産業の再生が、都市そのものを最後の世界商品として磨き上

げる戦略を開発するようになる。

都市の集客能力と港湾と水環境の再生が、共時的なシナジー効果を生み出し、都市再生や都市活力の復元を意味する仮説2が提示された。

2. 研究方法論

予備調査の文献研究後、本研究の方法論的な特性は次のとおりである。

(1) 3段階研究方式

本研究は、①「事前研究段階」、②「現地研究段階」、③「事後研究段階」の3段階から組み立てられている。3段階の詳細な全体的な行動記録については、東康子助手が作成した資料1「米国港湾研究の行動記録」にまとめてあるので、参照されたい。

①の「事前研究の段階」で、名古屋港管理組合の山田孝嗣氏（専任副管理者／国土交通省）からの聴き取り調査で、研究計画と調査項目の内容を検討してもらう機会を得た（グローバル・ハブ研究会会長／元運輸省官僚の渡辺信夫氏の紹介）。その内容は、資料2「名古屋港の1関係者からの視点」にまとめてある。

同様に、世界商品としての名古屋の魅力発見について、名古屋市と総務局企画課の1職員を訪問し聴き取り調査した。その内容については、資料3「名古屋市の1企画スタッフからの視点」の中に竹内淳二氏によってまとめてあるので、参考資料にしてほしい。

名古屋港の現場を知ること、そして、名古屋市と名古屋港との繋がりを現地的に知る方法は、歴史的視点とその変容の過程を観察し体験するという経営人類学的手法を、その限界を含めて採用した。

「この目で確かめる」、「その地で失われた過去を感じ取る」、「変化の形にうごめくりズムを読み取る」、「未来への変革を夢見る」などと、かなり直観的な分析視点が、私どもの事前研究段階における現場の学問として重きをなしていた。特に、竹内淳二氏の8年間に渡る名古屋港関連の職場体験からの発言とその見識を集団討議する過程で、アメリカの港湾を研究する予備知識が蓄えられたことは否定できない事実である。

かくして、アメリカの港湾とその都市の経営主体への質問書は、以上の面接調査や現場視察、そして討議過程を経て作成することができた。また、アメリカ港湾と都市の訪問先の標本抽出と、研究旅行日程の作成、そして、現地側との打ち合わせと、そしてアメリカ港湾の日本連絡事務所との折衝などについては、村山メープル（麗澤大学教授）の縁の下の隠れた昼夜の渉外作業の支援によるものである。

②のアメリカでの「現地研究の段階」では、国際経営文化学会のサンフランシスコ支部（サンフランシスコ州立大学デービット・マツモト研究室とその家族）とニューヨーク支部（ニューヨ

ーク市立大学博士課程・村山になと千葉大学村山研究室NYC同窓会)の協力を得た。そのお陰で、研究費の負担を最低に落とせ、研究成果を最大にする効果が得られた。なお、詳細の現地調査の行動については、前述の資料1「米国港湾研究の行動記録」の中にある「現地行動記録」を参照にされたい。

帰国後の③の「事後研究の段階」では、それぞれの共同研究者が、中京大学での所属するゼミナールでの報告で、集団討議してもらった。

さらに、①の「事前研究の段階」で研究協力をしていただいた、名古屋港管理組合と名古屋市総務局企画課には、平成17年度の国際経営文化学会・年次大会（中京大学大会）での研究報告の前に、それぞれの事務所を訪問して、企画関係者に向けての研究成果を報告し、コメントを頂戴した。その内容については、資料4「名古屋管理組合との研究交流」と資料5「名古屋市役所との相互コメント」にまとめてある。

次に、国際経営文化学会の平成17年度の年次大会（中京大学大会）で2つの研究報告をした。その関連プログラムは下記のとおりである。

11月26日 11:00～12:00

「名古屋港に夢みる―都市と港湾を結ぶ」

報告者：中京大学大学院ビジネス・イノベーション研究科

竹内淳二／遠山眞樹

司 会：名古屋市内・高校教師（中京大学院BI研究科OG）桑山博江

コメンテーター：K.プランナー 川端直志

討議予定者：名古屋港管理組合／名古屋市・愛知県

中京大学港湾文化研究会（村山元英）

11月27日 13:30～15:30

「名古屋港を世界商品に！―都市と港湾の“絆の活性化”の米国モデルを現地研究」

報告者：中京大学大学院ビジネス・イノベーション研究科・村山研究室

村山元英／竹内淳二／遠山眞樹／朱眞玉／東康子

「港湾を取り巻く問題点と今後の整備方向を考える」

報告者：(株)日本港湾コンサルタント 熊谷忠輝

司 会：グローバル・ハブ研究会 渡辺信夫

コメンテーター：Kプランナー 川端直志

討議予定者：名古屋港管理組合／愛知県・名古屋市・三重県など

中京大学空港・港湾文化研究会（中垣昇、仲野光洋、水谷研治ら）

私ども研究は、港湾のハードの部分（物理的施設や、物流と経済の機能）についての研究を欠いているので、その分野の専門家の熊谷忠輝氏から上記テーマで、「伊勢湾の港湾開発の過去・現在・未来」についてのハード的知識を幸いなことに教わる事ができた。

学会当日に、港湾研究の権威者であるコメンテーターの川端直志氏が、日程上参加できないことがわかり、そこで、事前に中京大学にお招きし、私どもの報告を聞いてもらい、コメントを頂戴した。その結果は資料6・「川端直志先生のコメント」として、東康子助手がまとめた。

(2) 面接調査／フィールド・ワーク／討議研究

本研究の方法は、現地・現場・現状の生の情報収集がその狙いであった。そのための調査効率を考えて、現場を一番良く知っている専門家と、総合的な戦略作成の担当者との面接調査を選択と集中の方式で展開した。この目的はほぼ達成できたとおもう。

ただし、この種の面接調査に限界がつきものであり、私どもは、時間的限界、知識的限界、範囲的限界、経済的限界、調査技術的な限界も、正直実感した。

事前に送付していた質問書に沿って、面接担当者は、多くの資料を準備して、懇切丁寧な説明をそれぞれの「ポート・オーソリティの会議室」でしてくれた。

特に、地図や写真やそしてパワーポイントのスライドによる情報表現の巧みさには、学ぶものがあった。

現地事情の紹介後、私どもとの討議過程でも現地の港湾と都市の企画関係者たちは、積極的な対応してくれた。また、先方との相互交流を通じて、名古屋港と名古屋の都市の魅力についての広報的な役割も私どもは、それなりにはたすことができた。

会議室での面接調査の後には、港湾経営主体の事務所と港湾の現場を視察が連動した。その場合に、物流施設の物理的な施設のカタチから、“見えないリズムとカタチ”を伝える「港湾文化と都市文化」の“生きている活力”を推理することができた。

それぞれの都市と港湾を面接調査し、現地視察したあと、わたくしどもはそれぞれの視点での発見を相互交流し、学んだことをより確実なものに整理した。その場合の集団討議の基軸は、名古屋の港と街との絆への参考枠が、現地との比較研究でどこにあるかという点に集約されていた。

(3) 学際型共同研究／民営化と戦略の研究／企業研プロジェクト

本研究の方法論的特性は、中京大学大学院BI科と経営学部の村山研究室を中心とする学際研究であり、また共同研究であること。その学際性は、経営学と都市論、港湾論と組織文化論、技術文明と土着哲学などの領域で浮き彫りにできる。

また、本研究は、中京大学企業研究所の“村山・中條プロジェクト”である、「民営化街道と企業戦略の研究」の一環でもある。そこでの研究方法論は、世界の先進的民営化モデルの探索と、

その日本的な適用への可能性の問題認識と、政策形成への資料提供と戦略提案である。

特に、今回の研究では、空港と港湾の経営主体である、「アメリカ型の公設民営論」と「ポート・オーソリティの本格的な研究」に、研究方法論上の光を当ててみた。

Ⅲ. 研究調査の対象地域

米国の港湾と都市についての、平成17年度の現地研究の地域は、次の通りである。

- ① 西海岸 シアトル港湾と周辺都市圏
- ② 西海岸 サンフランシスコ港湾と周辺都市圏
- ③ 西海岸 オークランド港湾と周辺都市圏
- ④ 西海岸 ロングビーチ港湾と周辺都市圏
- ⑤ 西海岸 ロサンゼルス港湾と周辺都市圏
- ⑥ 東海岸 ボルチモア港湾と周辺都市圏
- ⑦ 東海岸 ニューヨーク港湾と周辺都市圏

以上のアメリカの港湾研究に付随して、中国の上海港の現地研究もしているが、今回の報告では、中国関連は割愛した。

Ⅳ. 質問書：「アメリカの港湾と都市の“絆の活性化”」

前述したように、事前研究の過程から考案された日本語の質問書は次の通りである。現地側に送付した英文版の質問書も参考までに紹介しておく。

- 質問1. 貴地の「港湾の立地概要と主要施設」について教えていただけないでしょうか？また、貴地の「港湾についての歴史的な背景」を簡単に教えていただけないでしょうか？
- 質問2. 貴地の「港湾と都市」とについて、その「地理的な概要」と「人文社会的な特性」、そして「都市起源的な背景」について簡単に説明していただけないでしょうか？
- 質問3. 貴地の「港湾機能」と、「ビジネス機能」と、「都市文化機能」の特性について、それぞれ概略的にご紹介していただけないでしょうか？
- 質問4. 貴地の港に「将来構想」があれば、その「目的とは何ですか」、「開発や改造のターゲット」をどこに何に設定していますか？「100年後の港についてどんな夢」が描けるでしょうか？

- 質問5. 貴地において、「港湾の計画」と「都市の計画」との間にはどのような提携がなされていますか？
- 質問6. 貴地において、都市と港湾とをつないでいる「象徴的なもの」(例えば、歴史、人物、建物、施設、自然環境、産業など)とは何ですか？
- 質問7. 貴地の港づくり(港湾行政)の「哲学と組織と、管理手続き」は、貴地の街づくり(都市行政)のそれとおなじですか、ちがいますか？
- 質問8. 港づくりと街づくりの連携のための「プロジェクト開発」と、「人的資源開発」と、そして「リーダーの探索と開発」をどのようにしていますか？
- 質問9. 港と街との「相互交流の哲学と戦略の主体性」はどこに(例えば、市民、企業、行政、議会、特定の政治家、国家などに)あるのでしょうか？
- 質問10. 貴地の港について、「一般市民の理解と参加促進」を獲得するための「教育普及活動」を紹介していただけませんか？

Chukyo University, Graduate School of Business Administration

U.S.A. Port and City Research Project—Aug. 27-Sept. 6, 2005/07/26

Searching for the Revitalization Links between the Port and City

Prof. Motofusa Murayama, Ph. D., Project Leader, Mr. Junji Takeuchi (Research Associate)

Ms Jin Joo (Research Assistant), Ms Yasuko Higashi (Research Assistant)

Project Research Themes

1. Introduction of port geographical features, main facilities, and summary of historical development.
2. Regarding the port and the city: relation of geographical features and interlinking social-cultural origin of city development.
3. Introduction of the main characteristics and features of port functions, business functions and city-cultural functions.
4. Regarding future port planning: What are the objectives, targets for development, renovation and renewal? What are your dreams for the port of 100 years into the future?
5. What are the cooperative linkages between port planning and city planning?
6. Regarding the city and the port, what are the symbolic or key characteristics of that linkage relationship (for example, historical incidents, people / heroes, architectural structures, special facilities, natural environment, special industries, etc.)?
7. Regarding the port planning and development's 'port administration or governance'— are the '

philosophy and organization and control procedures' different from those of the city planning and development's 'city administration or governance?'

8. How do you carry out 'project development' and 'human resource development' and 'select the project leader and his / her development method' in order to cooperatively facilitate port and city planning development?
9. Regarding the philosophy and strategy of those mutual interchanges between the port and the city, where does this subjective identity lie (for example, in the citizens, corporations / businesses, government, state / city assembly, a specific statesman / woman or politician, the nation, etc.) ?
10. Regarding the port, how do you promote the port and its activities to the public at large, how do you educate the public to gain their understanding, cooperation and participation?

V. 「公共」・「企業家精神」・「知的エリート」・「市場主義」

以上の研究仮説と研究方法を現地展開して、その発見事項を総括し以下中間報告する（米国の個別の港湾と都市の絆についての面接情報は、別途報告する）。

先ずは、図1に示す「米国型の港湾と都市の絆3極構造とその複合進化」である。

アメリカの港湾と都市の“絆”研究を通じて、再考させられた基本的な問題認識は、「公」と「私」の概念とは別に、「もう1つの公」と、「もう1つの私」の存在であった。

その“もう1つの”意味は、変容過程を象徴的に作り出す構造変革や革新戦略の具体的表現である。単刀直入に言えば、「公」と「私」の概念が変容しているという事実認識である。

その概念変容を、ニュー・パブリック（New Public）や、ニュー・ビジネス（New Business）と、単純に言い切っているものだろうかという疑問も残るが、しかし「新しい行政」や「新しいビジネス／企業」のカタチとリズムへ向けた港湾と都市の絆の進化現象であることは、否定できない事実である。

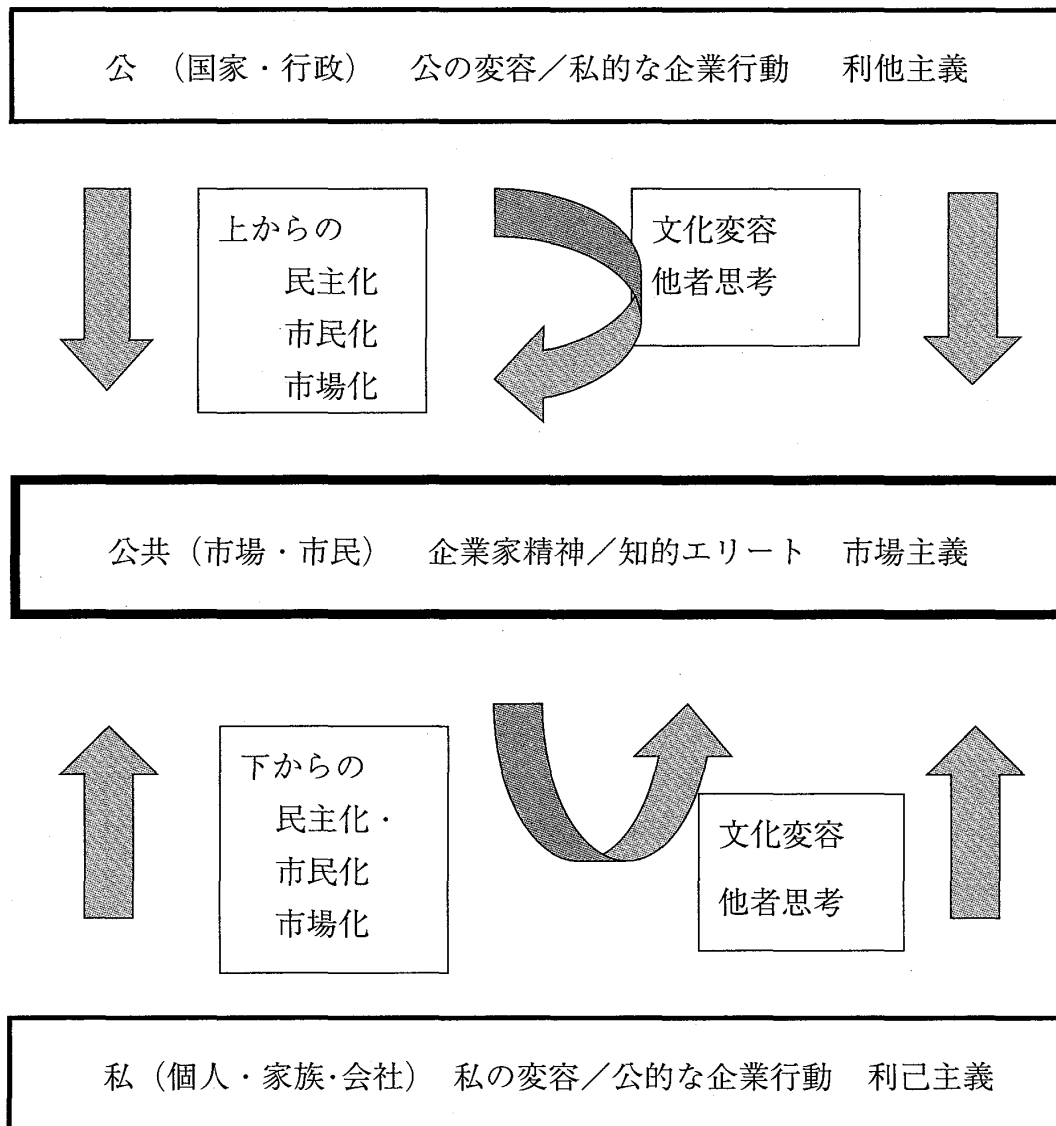
アメリカの港湾と都市の現代的な絆のカタチとリズムには、間違いなくダイナミックな構造変革の現象を発見することができた。

さて、そこで次に現象から構造への目線で、ここで曖昧な“もう1つの”と“新しい”意味を、より明確にするために、次のような分析視点を、否定論的な視点よりも、より肯定論的な視点にたって設定してみた。

分析視点1．固定概念から変容概念を肯定する

分析視点2．静的仮説から動的仮説を肯定する

図1. 米国型の港湾と都市の絆「3極構造と複合進化」
 —「公」と「私」と「公共」の文化変容—



「公」は、国家や行政の立場で、その本来的な行動原理が「利他主義」(他者を思う)を基本思想とする。だが、上記の3つの分析視点を踏まえて「公」の意味を再考すると、「公の変容」、即ち、「私的な企業行動」(例えば、行政のビジネス化)が、その進化現象としてみられる。

同様に、「私」は、個人、家族、会社の立場で、本来的な行動原理が「利己主義」(自己をおも)を基本思想とする。だが、上記の3つの分析視点を踏まえて「私」の意味を再考すると、「私の変容」、即ち、「公的な企業行動」(例えば、企業のパブリック化)が、その進化現象としてみられる。

ここに、「進化する公」と「進化する私」の重合する中範囲領域を、「公共」と仮称し、その内容は、「公」と「私」の融合を理想とし、段階的には、公指導型から私指導型の公共施設経営の戦

略変化（進化現象）を象徴化する。

「公」と「私」とは、それぞれその起源的本質は不変の構造である。だが、不変の構造は進化の変革を内包することが、起源的に与件とするものである。そして、成長とは、変わらない構造を基底にした、次々に移り変わるシステム変化の意味である。

ここでいう、「公」と「私」の媒介項の機能をはたす「公共」、即ち、理想としての「融合」とは、「市民」や「市場」の立場である。

「市民」や「市場」の立場とは、その本来的な行動原理が「市場主義」（民主化、市民化、市場化へおもい）である。

「市民」や「個人主義」、そして「功利主義」は欧米的思考であるが、日本的思考に近づけて解釈すると、公（おおやけ）の、“おお”（大きい）“やけ”（宅）が、統合のイエ・ムラ概念で、象徴的権威（例えば、天皇制）に包まれた日本のイエ・ムラ型住民が、アメリカの民主型市民であり、個人である。イエ・ムラ型住民と民主型市民の両者の基本的違いが、個人主義と共同体意識の違いとして、日米比較するとき顕著な現象として露出する。

このように、日本の住民は、アメリカの個人や市民の概念よりも、組織と固体とが渾然一体化している“大きな家”の構成員という感じがする。

さて、アメリカ起源の「市場主義」の内容については、後で詳しく論じるとして、ここでは、「市場主義」（民主化・市民化・市場化）の担い手である、「企業家精神」／「企業行動」と「知的エリート」について簡単に触れておきたい。

前述の「“公の” 私的な企業行動」と「“私の” 公的な企業行動」とを貫いている変革への目覚めは、ビジネス・マインド（功利主義）である。ここでのビジネス・マインドの功利主義的な意味は、「己に目覚め、他に働きかけて利を得ることである」。特に、「公の功利主義／利他主義」と、「私の功利主義／利己主義」が、それぞれの自己覚醒を基点として、“せめぎあう”ことである。

「公」と「私」のせめぎあいから誕生する「公共の公私融合の概念」は、「公」と「私」、あるいは、「官」と「民」の両者に価値内包されている開発の近代化／現代化の思想と行動が付随するものである。

言い換えると、アメリカ型の港湾と都市の地域振興への近代化論／現代化論には、歴史回帰と自然調和の開発思考が、科学技術文明との共生も含めて加えられていた。

図1にある、「“上からの” 民主化・市民化・市場化」と、同様に、「“下からの” 民主化・市民化・市場化」の動きには、これまでとちがって特別な意味を持たせてある。

これまで一般的に用いられている「グローバル化」の概念を、ここでは、「“上からの” 民主化・市民化・市場化」と、「“下からの” 民主化・市民化・市場化」との相互浸透性として理解している。

さらに、「グローバル化」の理解を、より社会良質化への包括的な意味（地球共同体的レベル）

に捉えて、その社会変革特性は、「上からの近代化」と「下からの近代化」の両方向性からのハタラキ（カタチとリズム）であり、片方的ではない、相互浸透性の進化現象である。

「公」と「私」の“せめぎあい”が、相互浸透性の「公共」（公私融合の理想郷／公と私の境目のないグローバル化）を、直観的に図に描くと、その均衡図は次の図2のようになる。

図2の「公・私・公共の関係図」は、港湾と都市を融合する「市場の場」（公共経営の場）で、上からの近代化と、下からの近代化とが、その融合線の「市場主義」／「公共」・「公私融合」の方向に、“企業家精神の企業活力”と“知的エリートの市民活力”が、引っ張っている図である。

また、“公共経営の場”をつくりだす経営風土が、民主化、市民化、そして、市場化の場の論理に裏打ちされた市場主義が、成熟し機能している状況である。

ここでいう「市場の場」とは、「経営文化の舞台」であり、「公」と「私」とが共有する“せめぎあいの場”のことである。その場の深層は、相互にその起源的な本質を露出する「闘いと安らぎの場」であり、「対立矛盾の自己同一化の場」であり、「混沌が美しい秩序の場」であり、そして「異なる他者を自己内包する場」である。

以上の意味で括った「市場の場」を、ここでは、公私の均衡する「公共の場」として理解し、港湾と都市の民主化・市民化・市場化のカタチとリズムが、硬直構造を柔構造化する方向でハタラク「市場主義」と呼んでいる。

さて、それならば、この「市場主義」の経営を実践する“ハタラキ手”は誰なのかという問題が次にでてくる。そこでの1つの結論は、「企業家精神の活力再生」と、「知的エリートの市民行動」である。

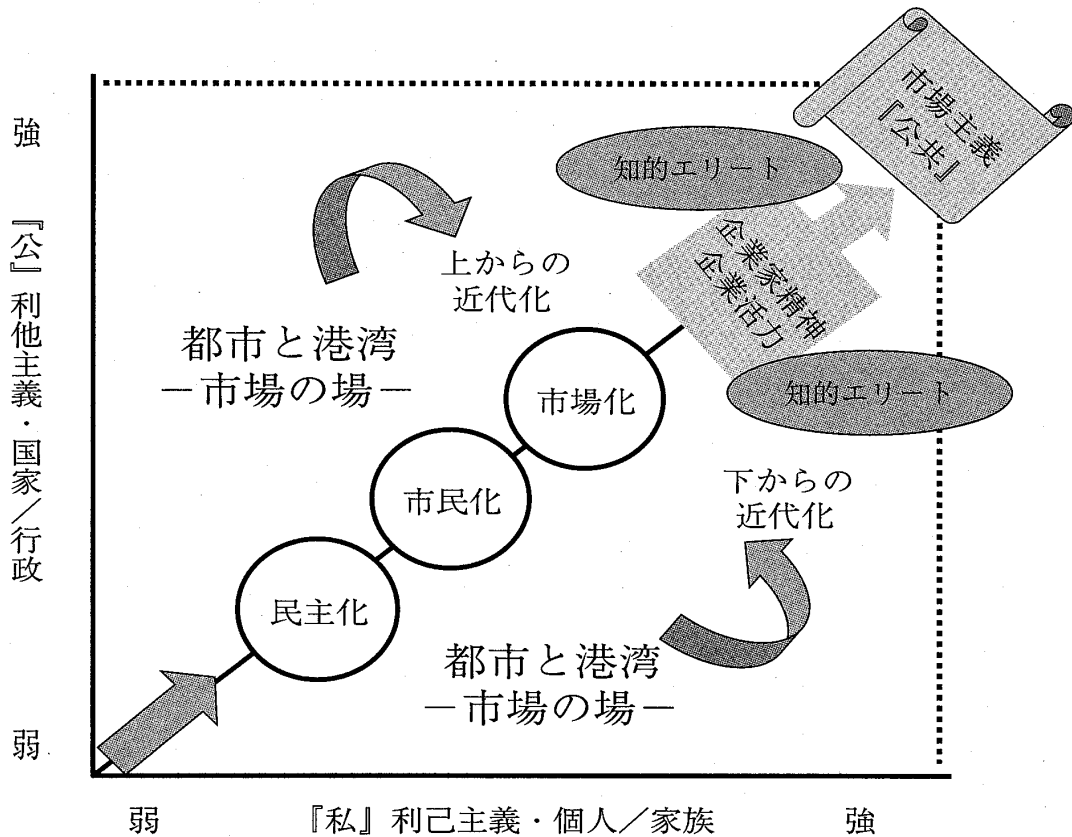
問題解決の最短距離は、起源回帰である。市場の起源は、都市のカタチとリズムを産み出した“リーダー型市民”の誕生である。彼ら／彼女らは、“商人”であり、同時に、“知的エリート”であった。その商人感性（企業家精神）こそ、「市場主義」や「市場の場」に内在する「公共」という名の第3世界を「心身二元論的一元化のレベル」で身体化している。

“リーダー型市民”は、単なる地域住民ではない。地域住民や一般市民を超えたレベルで、しかも“開かれた大衆文化”（popular culture）を基礎とする「企業家精神の持ち主」であり、「知的エリート」たちである。こうした“リーダー型市民”とは、現代の市民社会をつくりかえる創造者や改革者であり、「民主化、市民化、そして市場化の場づくり方向へ」と企業家精神を発揮できる“知的エリート”たちである。

言い換えると、市民起源的な企業家精神こそが、「市場主義」の経営基盤である。そして、企業家精神の再生こそが、現代のアメリカ型の港湾と都市をつくりかえるグローバルなビジネス・サーバント・マインドの本質に通じるものがある。

端的な言い方をすると、プロの経営者が、プロの市民であり、「公私融合／公共の市場主義」を一般化する地域リーダーのイメージが、アメリカ型の“リーダー型市民”像である。

図2. 「公」と「私」と「公共」の関係図



VI. 公共の面影：港湾と都市の絆の象徴映像

これまで、アメリカ型の港湾と都市についての、その個別性と関係性の現地理解を、「公」と「私」の両極構造から、「公共」の第3世界への変革過程（市場主義起源の融合過程）として捉えてきた。

より簡略化した言い方をすると、東洋世界に身近に感じている道教思想を借りて、「公極まり、私に転じ」・「私極まり、公に転ずる」というまとめ方もできる。陰陽に「境い目のない」ように、「公と私に境い目が消えていく」ことも、東西文化の交差点にみられる開発思考のグローバル化現象である。

だが、「陰」と「陽」の概念が基本的な要素として実在するように、「公」と「私」の実在は持続しなければならない。そうした、起源と変容の関係の矛盾を前提にして、不確かな「公共」の概念をおぼろげに、しかも、抽象的な欧米型の市民社会の原理でしかこれまで説明できなかった感じがここに残る。

さて、そこで次に、「公共の概念」を、ビジュアルなイメージ、即ち、「公共の面影」のレベル

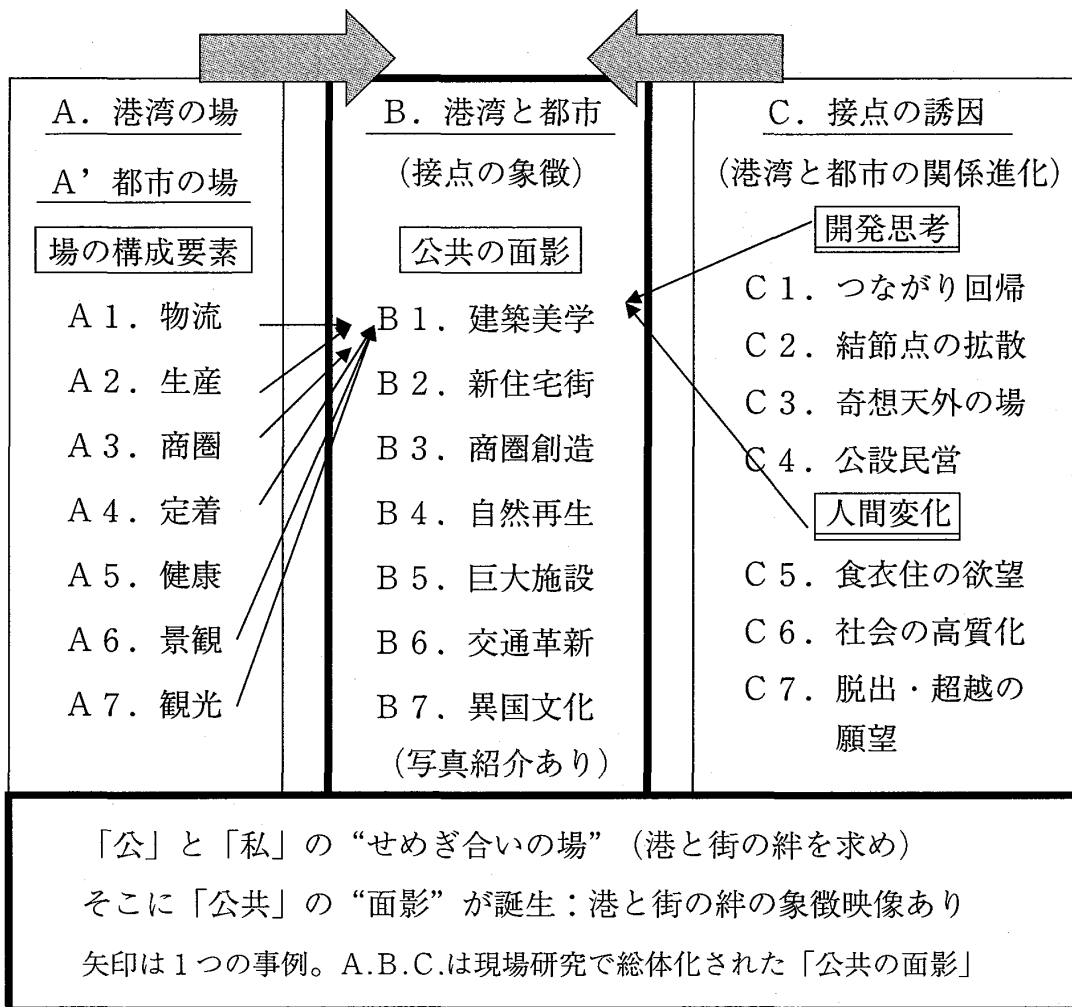
に落として捉え、私どもが現地研究で現象的に実感し、「心に残った風景」、即ち、公私融合の“心象風景”に限定して、その映像を整理する過程から、アメリカで発見した「公共の面影」を秩序づけてみたい。

7つの調査対象地域の港湾と都市について写真を約5,000枚撮ってきた。その映像（公共のイメージ）を、次のように分解してみた。

- 映像1. 「都市の場」の映像：公と私の融合風景（直観的選択）
- 映像2. 「港湾の場」の映像：公と私の融合風景（直観的選択）
- 映像3. 「都市と港湾の接点」を象徴する映像：公共の面影（直観的選択）
- 映像4. 「面接調査のビデオ撮影とテープ記録」：動機の聴き取り調査の客観化

映像1から映像4までのまとめが、次の図3. 「米国型の港湾と都市の接点（絆／象徴映像）・公共の面影」である。この図を簡単に説明しておこう。

図3. 米国型の港湾と都市の接点（絆／象徴映像）・公共の面影



Aのボックスは、都市と港湾の“それぞれの場の固有性”を求める過程でみいだした映像コンセプトである。言い換えると、都市と港湾とをそれぞれ成り立たせている「構成要素」をイメージ化した映像群である。簡単に都市と港湾に共通に発見できた直観的な要約キーワードと理解してほしい。

その内容を、物流、生産、商圈、定着、健康、景観、観光の7項目に“象徴的記号”として絞り込んだ。その象徴的な記号（言語）に、撮影した象徴的な映像を当てはめてみた。

その次のBのボックスは、港湾と都市の接点を直観させる映像を拾い集めてみた。そうした拾い集めのモノサシは、公と私の“せめぎ合いの場”のイメージである。公共の概念をビジュアルなカタチとリズムにするには、仮説的な公共の概念を、「公」と「私」を融合している可能性のイメージ（面影）の探索からはじまる。

客観化できない主観の限界を含めて、公共の面影、即ち、公私融合を規範として、港と街の関係の良質を物語る映像を、同じように象徴的記号（言語）でまとめてみた。そのキーワードは、B1「建築美学」、B2「新住宅街」、B3「商圈創造」、B4「自然再生」、B5「巨大施設」、B6「交通革新」、B7「異国文化」の7つのコンセプトである。膨大な数の映像から象徴的な写真を下記のように抽出しておいた。港湾と都市の接点となる“公共の面影”コンセプトのイメージが、読者に伝わることを期待している。

最後のCのボックスは、港湾と都市の接点として象徴化された映像にたいして、その映像の内面性や深層心理の探求である。言い換えると、都市と港湾の接点の誘因となる動機や価値観の変化を説明するものである。

港湾と都市の関係進化は、それぞれの地域の専門家や経営陣との面接記録とその他の文献情報の収集過程と整理から吟味された。教わったことの総てを網羅できないが、簡略化した言い方をすると、ミナトとマチの関係進化の要因は、「開発思考」と「人間変化」の2つのキーワードで言い切ることにした。

“開発思考”は、「つながり回帰」、「結節点の拡散」、「奇想天外の場」、「公設民営」のキーワードでまとめた。“人間変化”は、「食衣住の欲望」、「社会の高質化」、「脱出・超越の願望」の言葉で括った。

Ⅶ. 「文化変容」と「対話型デモクラシー（公私融合）」

さて、これまでの映像による、港湾と都市の関係を、ビジュアルなアイデンティティ（visual identity）で掘り起こす作業をひとまず終えて、次なる段階の映像の深層への踏み込みをしてみたい。

前述のCのボックスに含まれた「開発思考」と「人間変化」のキーワードが、現象変化の深

層にある程度は触れている。だが、これだけでは十分ではないので、さらにその官民接点の誘引要素の分析を深めてみよう。

米国型の港湾と都市の関係性を、開かれた市場主義、市民社会の確立、民主主義の世俗化の視点で見直すと、日本では考えられないほどの先進的な「対話型・デモクラシーの場づくり」と出会える。

アメリカ型の公聴会（public hearing）は、視点を変えると、「公」と「私」の融合過程である。また、後述するアメリカ型のポート・オーソリティ（port authority）は、「権力の地位」の上下関係の壁を取り除き、職業的な「仕事の能力」が、「公」と「私」の壁を平らに均す。

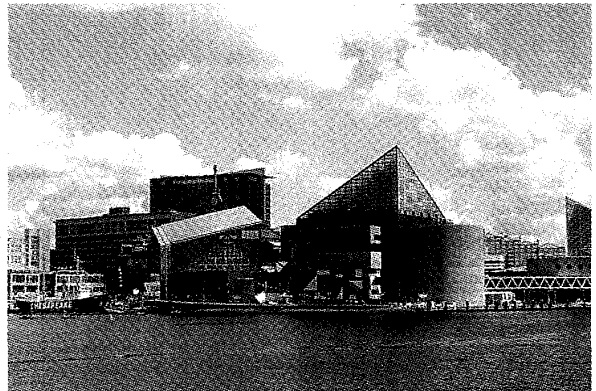
図4. はアメリカ型の「港湾と都市を文化変容させる“場の論理”－「公共科学」と「公共哲学」の誕生契機」を示すものである。

公共の概念を、ビジュアルな面影から、「哲学と科学としての公共」の意味に近づける努力を試みた。そして、これまで論じてきた公共概念（公私融合）を下敷きにした「公共哲学」と「公共科学」を盛り込んだアメリカ型の「港湾文化」の解明へと接近することにした。

図4のタテ軸にみる「管理階層：公と私」と、「専門職階層：公と私」の関係は、官と民との垂直的な権力関係ではなく、異種能力結合の縦型の権威関係である。

「地位の権力」と「職能の権威」が「対話型デモクラシー」の公私融合で、超境界的に交流する。

注意すべき点は、「私」と「公」は、その基本的な起源をそれぞれ失ってはいない。むしろ、「私」と「公」を強める動きと形態がある。公共の良質化が、「公」と「私」の良質化と共時化することが、公共の哲学と科学の基本前提である。



B 1 建築美学 奇想天外 ボルチモア港



B 1 建築美学 灯台の風景 ボルチモア港



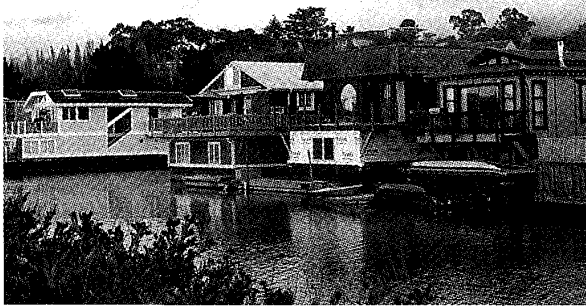
B 1 建築美学 神賑いの小さな教会 SF港



B 2 新住宅街 湾に面して シアトル港



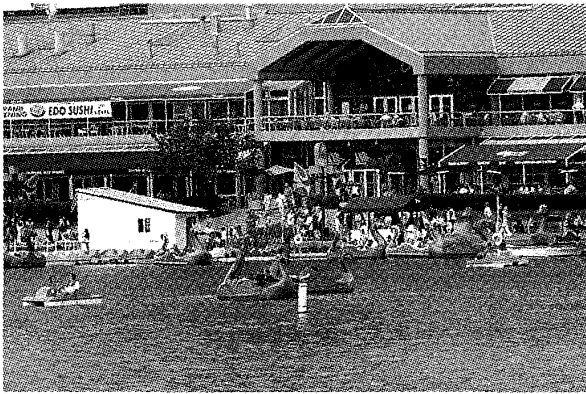
B 2 新住宅街 埠頭がマンション ボルチモア港



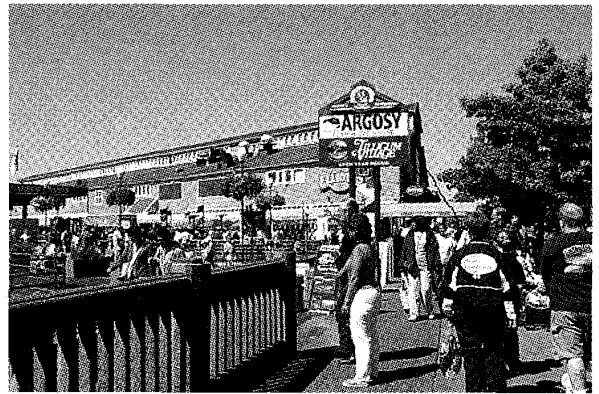
B 2 新住宅街 水上生活 サンフランシスコ郊外



B 3 商圏創造 魚市場の転換 NYイースト河



B 3 商圏創造 駅ビルの転換 ボルチモア港



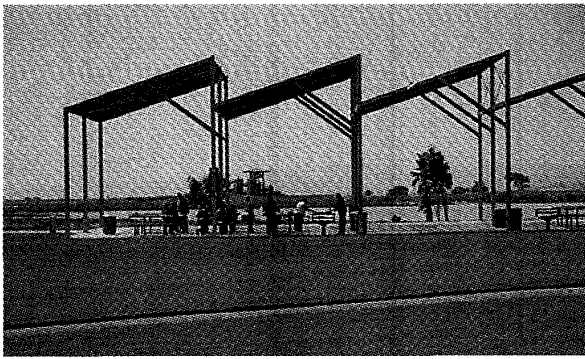
B 3 商圏創造 埠頭の転換 シアトル港



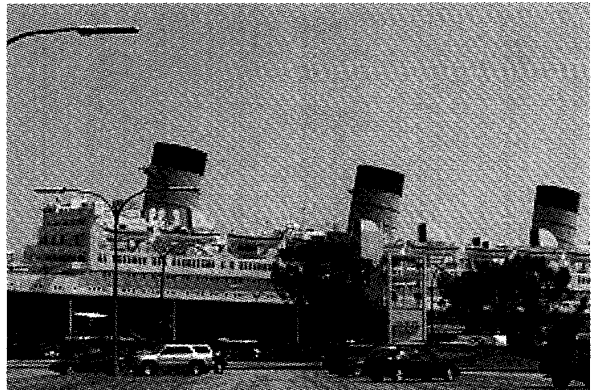
B 4 自然再生 海坊主の埠頭 サンフランシスコ港



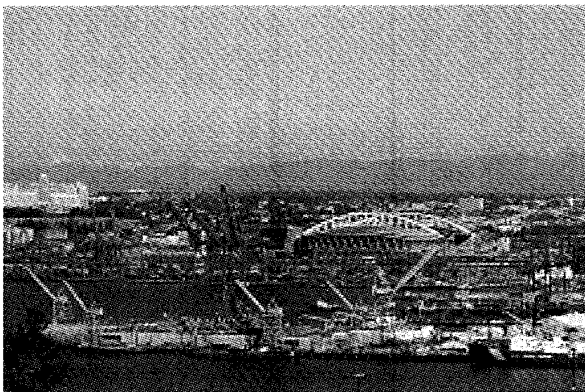
B 4 自然再生 人間も魚 ボルチモア港



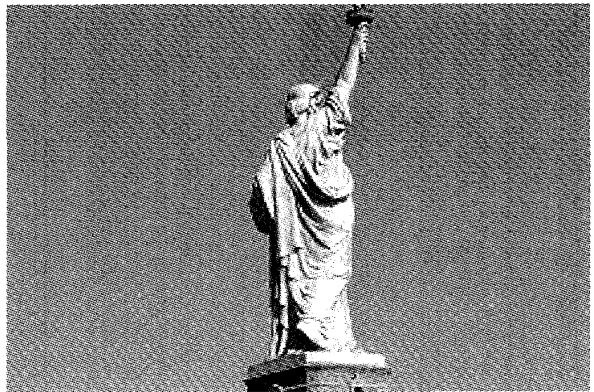
B 4 自然再生 浚渫汚染土壌で緑の公園
オークランド港



B 5 巨大施設 昔の巨船が今ホテル ロングビーチ港



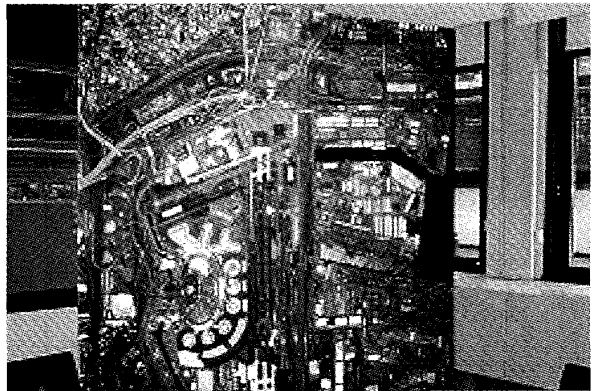
B 5 巨大施設 港が都市集客の巨大施設 シアトル港



B 5 巨大施設 世界に自由を ニューヨーク港



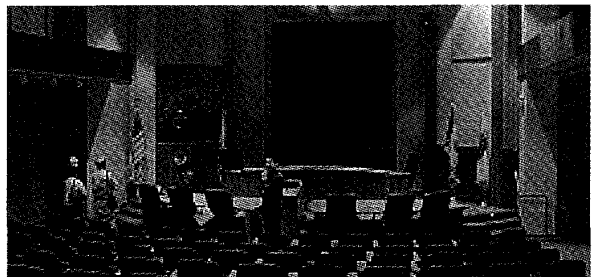
B 6 交通革新 高速度外し歩道へ転換 SF港



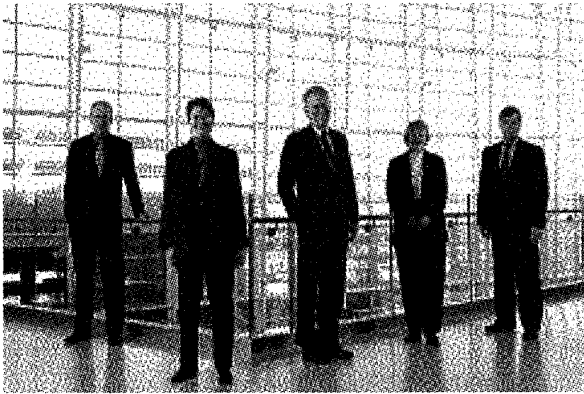
B 6 交通革新 海陸空の交通ハブ ニューヨーク港



B 6 交通革新 ローテック観光 SFケーブル電車



B 7 異国文化 公聴会の部屋 ロサンゼルス港
提案者の演台に向かう理事5人衆は上段席
中段に局長席、下段の最前列は課長席、
その後ろが一般市民席、脇に傍聴席あり



B 7 異国文化 公聴会の指導者は港湾理事
市民代表の理事5人衆（選挙で選任）
港湾の社長はこの理事会が推薦 シアトル港

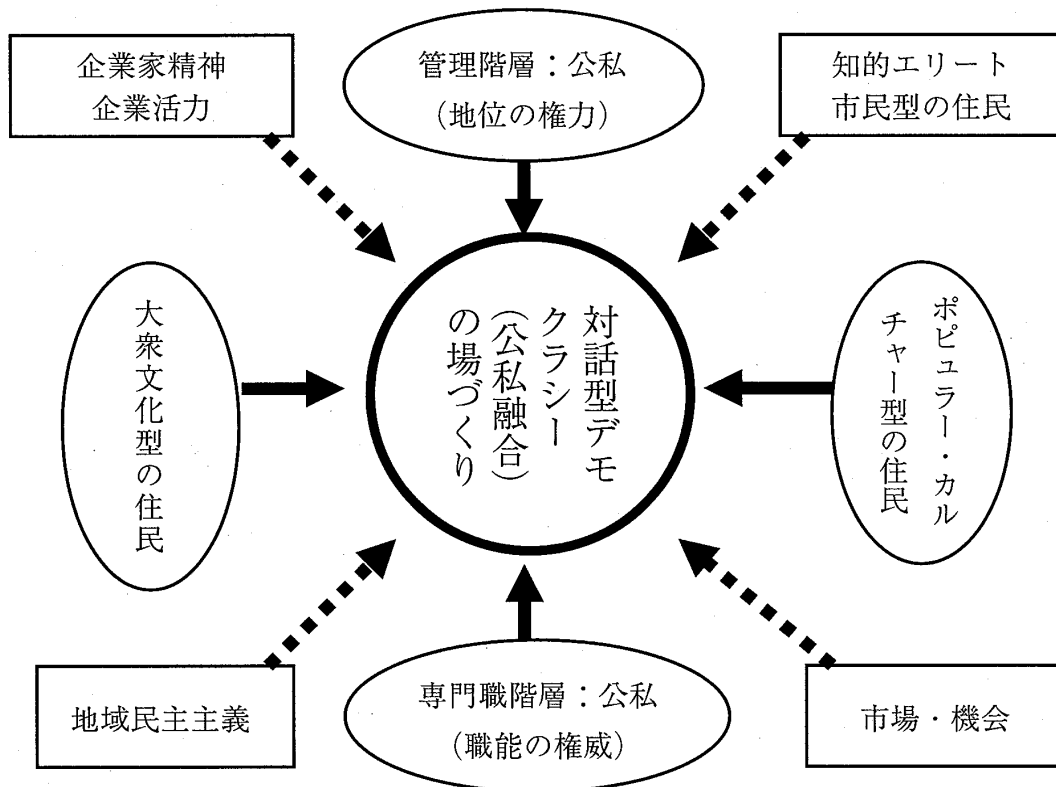


B 7 異国文化 外国人がNo.2の港湾管理者
中央の人（魯迅が彼の経営哲学）
オークランド港

図の水平軸に、「大衆型の住民」と、「ポピュラー型の住民」が左右に位置づけられている。

図4. 港湾と都市を文化変容させる“場の論理”

—「公共科学」と「公共哲学」の誕生契機—



「大衆文化型の住民」とは、上位の階層者へある種の従属か憤慨の感情の持ち主である。伝統的にも一般的にも、地域住民は、従属の信条か、憤慨の感情かの大衆文化を価値内包している。

一方、伝統的な大衆文化とは異なった、グローバル化の大衆文化もミナトとマチの研究には避けて歩けない問題である。この種の大衆文化の階層を、民主的に開かれた「ポピュラー・カルチャー型の住民」と呼ぶことができる。

「ポピュラー・カルチャー型の住民」も地域住民であるが、従属性や憤慨性よりも、むしろ、上下関係や地位関係を消していく民主化、平等化、あるいは、超境界的に開かれた“クラブ社会的な関係”である。

地縁関係と血縁関係の濃厚な地域住民が、大衆文化を伝統文化や民俗文化を含めて生活化しているスタイルとは異なって、「ポピュラー・カルチャー型の住民」は、世界に開かれたコミュニティ意識を無意識なものにしている。

「ポピュラー・カルチャー型の地域住民」は、伝統的な大衆文化の地域住民と較べて、港湾と都市の文化変容をより積極的に誘引する市民型の人的資源である。港湾文化を民主化、市民化、市場化する市民イメージが、ベース・ボールやフット・ボールの巨大スタジアムに集うファンのルースなつながりと類似する。

スポーツ・ファンは、特定のクラブ社会への帰属を基軸にした集団行動をする。そして、暮らしの場を“心の寄り處”とし、地域帰属への誇りをもとめている。そうしたバラバラの個別化した地域住民が、集団化の感動を演出する「スポーツ・イベント型ポピュラー・カルチャーの場」、例えば、ニューヨーク・ヤンキース球場の試合で、大声援の渦に吸い込まれたとき、彼ら彼女らは、「地方の誇り」と「市民の誇り」とが合体した、「ポピュラー・カルチャー型の住民」に転じ、グローバルに開かれた「大衆文化／市民社会の“1”構成員」の生き甲斐や地縁の生き様を大歓声と共に自己表現する。

ヤンキース・スタジアムの観覧席に座り、感動のドラマに参加するように、「対話型デモクラシー」の場である“公聴会”に参加し感動するドラマもある。そうした大衆文化と市民参加の“公私融合劇”から、「知的エリート」が醸成され、「企業家精神」が活性化する。

「知的エリート」と「企業家精神」が機能する場が、大衆文化と市民参加の港と街とを結ぶ「対話型デモクラシー」と深い関係がある。別の言い方をすると、「対話型デモクラシー」の存在は、「公」と「私」の狭間にある「公共」概念の誕生契機である。

「市場」とは、本来開かれた「機会」の提供の場である。「市場」と「機会」のその本来の意味は、開かれた民主的な「大衆文化」（ポピュラー・カルチャーも含めて）のグローバル化と連動している。また、グローバル化した市場主義と大衆文化の連動の基軸には、クラブ社会と地方の誇りで市民的行動を誘引する、アメリカの「地域民主主義」が根を張っている。

開かれた「市場機会」と「地域民主主義」が、「公」と「私」との間の「対話デモクラシー」を

促進する。公私融合の「対話型デモクラシー」の場づくりとその広がり、が、「公共経営の場」の原点となる。

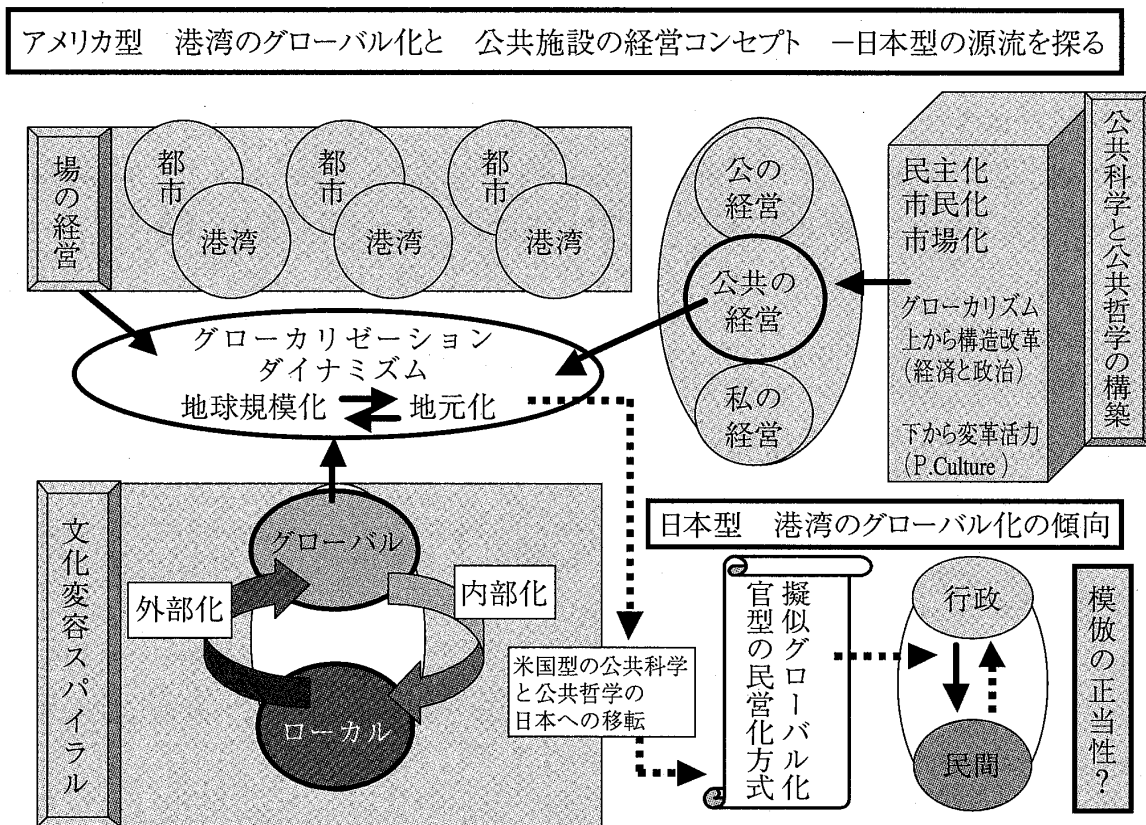
私どもが現地で出会った「対話型デモクラシー」の日常性と生活化が、アメリカの「公共科学」と「公共哲学」を織り込んだ「公共経営」と、その基底となる「港湾文化」を生み出していた。そして港湾文化とは、市民の地域愛の象徴であり、公共経営のカタチとリズムのハタラキであり、地域指導力の結晶であった。

VIII. グローカリゼーション・ダイナミズムの港湾文化

アメリカ型の港湾文化が日本に伝わってきているだろうか。日本の港湾文化について私どもは知識不足で、日本の港湾文化を語ることができない。だが、先進モデルとしてのアメリカ型の港湾文化が、その港湾技術や、港湾経済の日本への導入過程で、日本にアメリカの港湾文化が伝播してきたことは推理できる。

そこで、グローバル化の“模倣の正当性”の視点に立って、図5にあるように日本からアメリカへの思考を逆流させ、未知なるアメリカ型の港湾文化の存在を探索してみた。

図5. アメリカ型港湾のグローバル化と、公共施設の経営コンセプト



結論を先に言えば、アメリカ型の港湾文化は、港湾の公共施設と公共空間についての経営について、グローカリゼーション・ダイナミズムがある。その構成要素は、次の3つの柱から成りたっている。

- ①「公共科学」と「公共哲学」の構築
- ②「港湾と都市の場の経営」
- ③「文化変容スパイラル」

1. 「公共科学」と「公共哲学」の構築

「公」と「私」の間に、または、「官」と「民」との間に「公共」という概念を挟んでみたが、その公共の概念は、「行政の公益」と「企業の私益」の折衷主義なのだろうか。

あるいは、公共という独自の領域があるのだろうか。白紙の上に公共の概念があるのか、公のキャンバスを塗り替えて公共という概念があるのだろうか。

公共の概念を面影として映像化する試みは前述のようにしたが、公共の概念についての定説は、描きにくいものが残る。

さて、そこで、図2の「公」と「私」と「公共」の関係図に戻って、以下に示すその構成概念の本質回帰と再生循環の論理を参考枠として、「公共科学」と「公共哲学」の原風景を分析してみよう。

(1) 民主化の論理

「民主化の論理」の内容は、民主主義、自由主義、平等主義を行動原理とし、基本的人権を遵守し、そして国家主権を基盤に国際関係で民主化の論理は、港湾文化に組み込まれる。

(2) 市民化の論理

「市民化の論理」の内容は、港湾に広く関係する知識階層によって行動づけられ、能力主義を重視し、異文化を受け入れる多文化主義を尊重し、結果の平等よりも機会提供や機会均等の平等主義の港湾文化である。

(3) 市場化の論理

「市場化の論理」の内容は、上からと下からの近代化と公私融合の均衡過程で、生活者・消費者・利用者としての港湾サービス需要者と、企業家精神と企業行動としての港湾サービス供給者との調和のハタラキのある港湾文化である。

（4）グローカリズムの公共経営

港湾文化は、グローカリズム（グローバリズムとローカリズムの交差）の「公共経営」、即ち、「公私融合」／「官民連帯」の思考様式と行動類型である。港湾文化は、その変化の源泉と変化のパターンによりその実在の意味がある。港湾文化の変化の源泉には、下記のように、「上からの構造改革」と「下からの変革活力」の2つの力学がある。

- i) 「上からの構造改革」としての政治と経済の意志決定が先ずある。自他関係で、「企業家精神」と「知的エリート」への“寛容さ”と“先見性”のあり方が、港湾文化の決定因子となる。
- ii) 「下からの変革活力」は、「開かれた大衆文化」と「地域主義のエネルギー」である。港湾文化を変容させる決定因子は、行政から自立している「市民社会」と「企業活力」の存在である。グローバルに開かれた「大衆文化」（ポピュラー・カルチャー）が、構造改革の変革誘因となる。

2. 「港湾と都市の場の経営」

7つの研究対象地域の港湾と都市の文化と、その関係性は、総て異なる。港湾文化と都市文化の普遍主義化が極めて困難である。

そこで「場の経営」を「場の文化」との相関関係で、「文化例外主義」と「文化標準主義」の2色刷り模様で浮き上がらせる必要にせまられた。

具体的な事例を挙げると、都市と港湾の間に境界なきシアトルにたいして、ロサンゼルス（LA）は、都市と港湾との関係に断絶がある。LAの場の経営と、その場の文化の関係は、名古屋の状況にも似ている。

3. 「文化変容スパイラル」

文化は本来変わらない構造だが、その変わらない構造を進化持続させるために、文化変容する。もちろん、文化の構造は、変わらない構造の部分（不変構造）と、変わる構造の部分（可変構造）とから成り立っているので、可変構造の文化構成要素が、文化変容するという見方もできる。

いずれにしても、文化は変容しながら持続する構造的本質があるので、港湾文化について、その文化変容の実態がアメリカではどうなっているのだろうか。港湾文化の文化変容について、わたくしどもは大いに関心を持っていた。

文化変容を知ることは、現象の基層の“揺れ動き”を解釈することである。そのためには、先ず“揺れ動き”の源泉（マグマ）とその仕方（スパイラル）を知る必要がある。

さて、総ての異なる港湾文化をふくめた総合的経営を、「港湾経営文化」と広義に解釈して、その「港湾経営文化」の定義を、「闘いと安らぎの営み」「対立矛盾の自己同一過程」「カオス（混沌）

はない、カオスは内なるコスモス（美しい秩序）」「異なる他者を自己内包化する」と仮にしておく。(学問六縁：村山経営学から)

以上の定義をモノサシにして、アメリカ型の港湾文化の変容現象とその変容の源泉と仕方を、直観的に次の傾向分析でまとめた。

傾向分析1. グローバル化とローカル化の“せめぎあい”

傾向分析2. 内部化と外部化の“スパイラル運動”

注意すべきとは、「グローバル化」と「ローカル化」の2元論的一元化の経営観が、「内部化」と「外部化」のスパイラル運動の経営観と、不分離の関係にある点である。「グローバル化／ローカル化」と「内部化／外部化」の2項対立の概念とその調整の経営創造が、港湾文化の変容論にとっての中心的課題である。

単純化した言い方をすると、「内部化」とは、外部要素を抱え込める能力である。「外部化」とは、内部要素を外部へ流動化する能力である。

能力要素が資源だとすると、資源の超境界的な流動化が内部化と外部化の両極スパイラル化である。プロ野球の世界に、内部化と外部化のスパイラル運動が能力選手を流動化する。このスパイラル運動が、プロ選手の高度流動化する能力を引き出すことになる。

プロ野球の選手が、ローカル（例えば、日本国内）に内部化と外部化のスパイラル運動から飛躍して、グローバル（例えば、本場のアメリカ国内も含めた世界）に、超国境的な内部化と外部化のスパイラル運動に巻き込まれる。

かくして、「内部化／外部化の“スパイラル運動”」が、「グローバル化／ローカル化の“せめぎあい”」と重なるようになる。この事実は、ワールド・サッカーのプロの世界でも同じで、アメリカ型の港湾文化は、この種のプロ・スポーツの経営文化と類似している。

「内部化／外部化」と「ローカル化／グローバル化」の相互作用は、同時的な動きと形態をとる傾向があるが、文化変容に時差のモノサシを加えると、ローカル化を内部化する段階と、ローカル化を外部化する段階では、それぞれの港湾文化によって異なる。

特に、グローバル化の内部化とその外部化との間にも、文化変容の時差がある。こうした文化変容の時差の由来は、港湾文化の近代化の歪みともいえるが、基本的な時差の原因は、ローカルとグローバルの定義の多様性と、その地域の経営風土の固有性にある。

とりあえず、これまで使われてきた、「ローカル化とは何か」、「グローバル化とは何か」の起源を再考して、その後、ローカル（例えば、地元思考と国内文化）とグローバル（例えば、地球規模の思考過程と行動様式）とが、重なり合い、融合する過程の「グローカリゼーション・ダイナミズム」、即ち、アメリカ型港湾文化のモデルを次のように分析してみた。

(1) 港湾文化のローカル化とは何か

私どもが、アメリカで考えた「港湾文化のローカリゼーション」(localization)とは、定着文化の抵抗と未来への進化の種である。「港湾文化のローカル化」とは、次の特性を持つ。

1. 差別化優位の思考と行動を慣習化する
2. 自己本位の囲い込みと、排除の構造を戦略化する
3. 権威主義が先例を重視して伝統と保守を善とする
4. 他者依存よりも自立を求め、外部を内部化する
5. 「変わる文化」と「変わらない文化」とを分別する
6. 文化変容のダイナミズムが、起源回帰への循環再生
7. 変革が組織的かつ雪崩現象で、仕掛け人がいる
8. 「変わらない文化」は「変わらない構造」を持続する

(2) 港湾文化のグローバル化とは何か

私どもが、アメリカで考えたグローバリゼーション(globalization)とは、国家間の国際関係と多国籍関係を越えたレベルであり、「地球が1つ」、「地球が短縮」、「地球が世界」、という認識である。アメリカ型の「港湾文化のグローバル化」とは、地球規模の発想と行動を梃子にして、地球文明の中心的指導力を志向している。

それはそれとして、アメリカ型の港湾文化の「グローバル化の文化特性」を、次のようにまとめることができた。

1. 場の限界からの脱出と超越による問題解決
2. 環境破壊と定住化の都市問題と向かい合い、人権尊重の世界化
3. 国際ビジネスと金融市場の動きを先端的に取り込む経済性
4. 多元的な国際政治と連動する地域連邦と、新世界経済秩序への参加
5. 交通・物流機能と情報通信の技術革新の世界的普及
6. 超境界的なアクターと市民型民主組織の活性化
7. 水際線の商圏化と日常生活化
8. 大衆文化産業の世界的な流通浸透性

(3) 港湾文化の変容・その再生循環過程の基本論理

港湾文化の変容を裏返しに言えば、港湾文化の中核構造を基軸とした港湾文化の再生循環過程である。その再生循環過程の引き金となる仕掛けが、「グローバル化とローカル化の“せめぎあい”」と「外部化と内部化の“スパイラル運動”」であることは、これまで説明したとおりである。

このことを別の視点で、より現実的な問題として説明すれば、「経済の開放と文化の防衛」の2

項対称性の問題であり、「国家と市民社会」の2項自立性の問題である。

アメリカ型の港湾文化の変容過程を日本に外延させるとする命題をとると、「経済と文化」、「行政と市民」の両極構造が、分離と自立の志向なのか、交流の相互浸透の志向なのかという問題が歴然としてくる。特に、「もう1つの」名古屋型グローバリズム」や「名港型港湾文化」を研究課題とすると、アメリカ型の港湾文化の変容過程を日本の港湾文化へ移しにくい論点がたくさんありそうである。

さりとはいっても、世界的趨勢の港湾文化のグローバリゼーションは、日本の「文化例外主義」を盾にして「文化特殊主義」の牙城に閉じこもることをいずれ阻む結果になるであろう。

そこで、港湾文化の変容、即ち、港湾再生循環過程について、アメリカ型港湾の文化変容に共通して見られる、港湾間の競争戦略の基本論理を下記のようにまとめてみた。

- ① 共時性の論理：変革の思考は共時的におきる
- ② 起源性の論理：変革の方向は歴史や誕生起源へ回帰する
- ③ 経済性の論理：経営主体の非経済性は持続しない
- ④ 自然性の論理：部分よりも全体の秩序が戦略をつくる
- ⑤ 技術性の論理：革新が経済と社会と、文化を変える
- ⑥ 市場性の論理：都市間の競争が、産業と市場を拓く
- ⑦ 資源性の論理：企業家精神と知的エリートの活性化が立地資源

もう一度 図5「アメリカ型港湾のグローバル化と、公共施設の経営コンセプト」を見てもらいたい。この図は、日本型港湾の“模倣の正当性”を検証するために、アメリカ型の港湾文化の源流探索を描いている。日本型の「官と民との間」に、アメリカ型の「公」と「私」の間にある「公共の概念」の不在が致命的である。

また、「公共の経営」と、「場の経営」と、「文化変容スパイラル」の3大潮流が流れ込むアメリカ型の「グローカリゼーション・ダイナミズム」、即ち、地元が地球、地球が地元の動物的精気が、日本に移し変えてきたらどうかという問題認識が残る。

Ⅸ. アメリカ型港湾の経営文化の全体像

アメリカ型の港湾文化の研究段階が、「ローカル化／グローバル化」と「内部化／外部化」の2項対立の分析視点から出発して、港湾文化変容の論理をこれまで模索してきた。

次に、「経営文化／経営人類学の視座」で、アメリカ型港湾を解明してみたい。その狙いは、グローカリズムの公共経営を強化する「戦略と文化の融合」にある。

アメリカでの7つの港湾の現地研究を総括して、港湾の経営文化の仮定義を次のように試みた。

- ① 「アメリカ型港湾の経営文化」とは、港湾に関する諸文化と諸戦略とを包括する危機管理の経営思考と経営行動の型である。

その港湾の経営文化の基層には、グローカリゼーション・ダイナミズムの「戦略と文化」（公共の経営／場の経営／文化変容スパイラル）がある。

超越的な問題解決の場づくりの方向で、市民社会と行政機構は、相互に自立し、相互浸透を避ける。

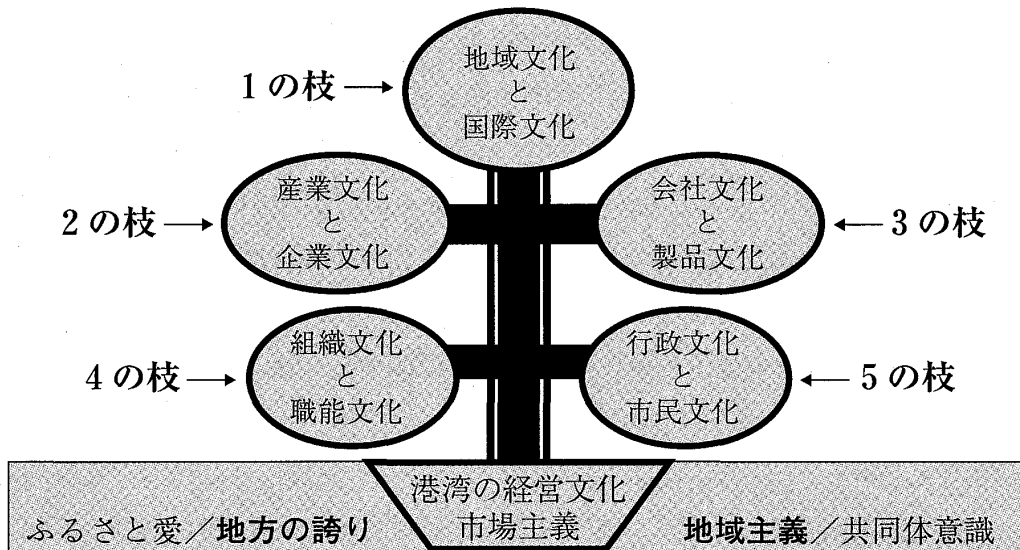
都市間競争が港湾間競争と連鎖し、街と港のアイデンティティを共通化する文化的象徴を産み出す。

- ② 「アメリカ型港湾の経営文化の構成要素」は、“比翼の鳥”（二元論的一元化の論理）と、その群れた“連理の樹木”から成り立つ。

その包括内容は、5つの“比翼の鳥”が止り木する、“連理の樹木”（港湾文化と市場主義）である。その関係は次の図6の「アメリカ型港湾の経営文化の総括：“比翼の鳥”と“連理の樹木”」の通りである。

図6. アメリカ型港湾の「経営文化」統括；“比翼の鳥と連理の樹木”

- 1の枝「地域文化」と「国際文化」：“チコ”の比翼
- 2の枝「産業文化」と「企業文化」：“サキ”の比翼
- 3の枝「会社文化」と「製品文化」：“カセ”の比翼



- 4の枝「組織文化」と「職能文化」：“ソシ”の比翼
- 5の枝「行政文化」と「市民文化」：“ギシ”の比翼

経営文化とは、「管理するもの」と「管理されるもの」との両方の視点からの思考様式と行動の形態である。港湾の経営文化は、この管理と被管理の結合関係をフラットにして、良好なコミュニケーションをつくり、クロス・ファンクショナルな能力連帯である。

言い換えると、企業、行政、そして、地域社会の組織の内的秩序が、外的資源と柔軟に調和して持続し、進化する組織生態系と個体の生きる意味を再生産できる仕組みである。

アメリカ型港湾の「経営文化」の総括にあたり、「二つが一つ」の夫婦の論理でまとめ、連立する関連サブ文化群を、“比翼の鳥”のイメージでまとめると次のようになる。

- 1の枝 「地域文化」と「国際文化」：“チョコ”の比翼
- 2の枝 「産業文化」と「企業文化」：“サキ”の比翼
- 3の枝 「会社文化」と「製品文化」：“カセ”の比翼
- 4の枝 「組織文化」と「職能文化」：“ソシ”の比翼
- 5の枝 「行政文化」と「市民文化」：“ギシ”の比翼

都市の経営文化と較べて、港湾の経営文化のほうが、以上のように経営文化を構成するサブ文化の連立関係に相互連関が検証しやすい利点がある。

次に“連理の樹木”とは、“連理の枝”の別称である。鳥が、“流動的”（グローバル）な経営文化を象徴する。その一方で、樹木は“静態的”（ローカル）な経営文化を象徴する。

樹木は、その根からそして土壌や自然から、持続と成長の生命源を吸収する。経営文化の中核構造は、この根っこの部分である。この根っこの部分をこれまで、「市場主義」と呼び、企業家精神と知的エリート（市民）が、この「市場主義」に命を注入する公共の土壌である。

「企業家精神」と「知的エリート」は、「市民社会」との関係で理解できる。「市民社会」は、市民の間のルースな拘束のない関係で、行政から分離していることが、欧米的なあり方である。

行政が、港湾の経営文化の中核構造ではなく、市場主義が中核構造だという意味はどういうことなのだろうか。ここに、「市場とは何か」への思考の原点回帰が求められる。

市場とは、交換と交流の市民の集う場である。その集客と取引の能力は、定住と移動の人間の生き方への選択である。だが、定住願望が、移動願望を上回り、その定着化が、特定の場へのふるさと愛を育て、共同体意識を自生させる。さらに、定着化が、「地方の誇り」と、その誇りからの「地域主義」（地元主義）を産み出す。

例えば、巨大なスポーツ公共施設に集う、野球やサッカーの応援ファンにみる大衆文化が、「ふるさと愛・共同体意識」、「地方の誇り・地域主義」の経営文化の中核構造を雄弁に語る。港湾の経営文化が、変わらない文化構造を、大衆文化の中に求めるとしたら、その大衆文化の中核構造は、家族愛を基盤とするふるさと愛であり、地域の共同体意識である。

だが、大衆文化は、間違った「地方の誇」や「地域主義」の方向に群集化することがある。そうした、間違いを自己制御する方向に、「市民社会の形成」と「知的エリートの誕生」がある。

市民社会は、市場主義を正当な規範とする。その正当性の根拠は、前述した、民主化・市民化・市場化の規範を、企業家精神と知的エリート（市民）が、「公」と「私」の間の「公共の場」で実現するからである。

したがって、「大衆文化の活力」を「市民社会の形成」に移し変える過程で、市民型知的エリートたちや、企業家精神の地域リーダーたちは、家族関係を絆にした“クラブ社会型の”ふるさと愛や、“擬似共同体的な”地域意識を集合戦略とすることがある。

X. 港湾の経営主体

アメリカ型港湾の経営主体について、「民営化論の立場」と「戦略論的な視点」から、アメリカの現状分析を試みた。

結論を言えば、アメリカ港湾は、独立法人の会社スタイルだが、所有の民営化（証券化、株式化）はしていないので、法実体は行政支配である。海岸が国防の拠点なのでそれは当然の成り行きである。

州政府から市が、臨海地を長期契約で借りて、土地所有権を確保する。港湾の経営主体は、ポート・オーソリティ（port authority）と呼ばれ、市の港湾局との経営パートナー的な存在であるが、日本のような第3セクターや官依存の天下り型組織とは、全く異なる。

ポート・オーソリティは、公社でもないし、行政でもないし、民間会社ともいえない。あえて言えば、準政府機関で、市民組織化の公企業体か、民主導の独立法人という性格である。

完全民営化は、「所有の民営化」と「経営の民営化」との一致である。「所有の民営化」の本来の意味は、所有の市場化であり、株式発行による所有の自由化と民主化や市民化を意味する。

また、「経営の民営化」の本来の意味は、外部からの経営資源の導入であり、“脱官型経営”をめざして、民間企業や、外国企業から人的・財的な能力を招き込み、経営革新することである。

空港も含めて港湾などについて公共施設のアメリカ型の民営化方式は、上記の意味での“完全民営化”とはいえない。それは、「公設民営化」と呼ばれる、アメリカ型固有の民営化方式である。

公共施設は、国家や地方政府がつくる。行政が巨大な公共施設を公的支援で建設する理由は、国家防衛と地域経済が国家戦略としての国家の責任であるという、アメリカ連邦政府の視点からである。

だが、「公設民営化」のアメリカ的思考は、ポート・オーソリティの所有を仮想市民化して、その脱官型の民間的経営能力の存在をむしろ市民的に選択し監視する。

以上は、面接調査したアメリカの港湾経営執行部との討議過程から知りえた、私どものアメリカ

カ型のポート・オーソリティについての現場知識である。

もう少し詳しくいえば、日本の組織文化や経営主体と比較して、浮き彫りできたアメリカ型の「公設民営化の組織特性」は、次のような異文化性（日本からみたら）である。

(1) 公共施設の事業部門：単独事業経営か、複数事業経営

1. 港湾事業部と空港事業部の分離型
2. 港湾と空港の複合型経営（両者近接立地か遠距離立地）
3. 港湾と空港に加えて、橋、トンネル、鉄道、地下鉄、フェリー、先端的ビル街（貿易センタービルなど）、修理造船、工業センターなど包括型
4. 行政内の公式組織と、外部化された事業部組織との関係は、完全分離方式（人事と財政含めて）。行政は法による監視を原則とし、公共経営の自立を前提視する。

(2) 「公」と「私」と「公共」の“3極型”複合経営

1. 単独の地方行政の「所有内部化」と経営の「機能外部化」
2. 独立法人化と専門職業能力の組織化
3. 専門経営者が最高経営責任者（CEO）となり、その採用人事は、市民に選ばれた取締役会・即・理事会による選任と市長の承認を要する。
4. 経営執行部の移動と定着（CEOの個人裁量）
5. 取締役（理事ともいう）とその取締役会・会長の任命は市民に代わり、市長の任命と議会の承認か、または、通常の選挙同様に市民の直接投票で決まる
6. 取締役（理事と同じ意味）の背景は、市民代表、職業的専門家、関連業界、労働組合関係、企業家／知的エリートなど
7. 公共施設経営に対して、複合型の監視機能が公式と非公式に制度化している。例えば、市民からの苦情処理部門、市長への提案制度、取締役会の監視機能、関連コミュニティとの定期会合、産業界と利害関係者との交流、第三者機関による監査報告書／アニュアル・レポート、市民ジャーナリズム、情報公開、社債市場の格付けなど
8. 公共施設の事業部経営は、行政の市民サービスの充実であり、地域社会的欲求や、産業の市場的ニーズに対応できる“通常の企業経営”と同じで、「価値の生産」と「組織の有効性」を求めている。

(3) 港湾経営主体の基本コンセプト

1. 第3の政府（公でない、私でもない、公共である）
2. 税金を集めない（儲けて使う、独立採算制、行政から自立）

3. プロフェッショナルな集団（能力主義、企業家精神と経営活力）
4. 市民原理（所有は市民、経営は信託、執行部の選任と監視）
5. 異文化統合人事（専門能力による機会均等、異文化の受入）
6. 財政基盤の安定（社債市場の存在、基本財産の寄付、地域独占）
7. 行政関係の資産化（海岸線の契約独占、臨海地域の開発権限）
8. 連結型の利益／公益センター（連邦経営、複数の行政と事業）
9. 公益サービスが基本（グローバル・サーバントの経営倫理）
10. 愛憎の地域象徴（例：自由の女神と世界貿易センタービル）

XI. 名古屋港を世界商品に

アメリカ型の港湾と都市の絆の研究が、港湾文化のアメリカ型モデルの探索であった。名古屋の港湾文化にとって、その背景が異なり、アメリカと名古屋の港湾文化を比較してよいかどうかの問題認識はある。

経営人類学は、地域研究と比較文化の現場研究を踏まえて、認識科学から政策科学へと展開する。そこで、これまでのアメリカ型の「港湾と都市の絆」と、「港湾文化」についての認識論から、推理できる政策論の課題を、名古屋の港湾と都市の絆に触れて序論的に言及してみたい。

- 政策課題1. 名古屋型の“企業家精神”と、“知的エリート”（市民）の活性化の「港湾文化」は、あるだろうか
- 政策課題2. 名古屋大都市圏の「都市の魅力」と「名古屋港の環境再生」とを結びつける「グローバルゼーション・ダイナミズム」は、制度化しているだろうか
- 政策課題3. 名古屋の「港湾と都市」とのあいだに「対話型デモクラシー」が市民組織化しているだろうか
- 政策課題4. 「公」（官）と「私」（民）とを繋ぐ象徴的モデルをビジュアルなものにしてきただろうか
- 政策課題5. ハード資源とソフト資源の「融合型経営」のモデルが、どのように開発され、広報的に啓蒙されてきただろうか
- 政策課題6. 「港と街」との「超境界的な戦略的提携」を多元的に提案し、市場化する仕組みが十分整備されてきただろうか

名古屋港を世界商品にする戦略探索の過程で、名古屋市企画課の1担当者からヒントを得た。名古屋市が世界に誇れることは、第1に「モノづくり」、第2に「ごみの分別」、そして、第3に、

「武家文化」である。このヒントを道しるべにして、名古屋の港と街との絆を考える、公私融合のグローカリゼーション・コンセプトを次のようにまとめた。

名古屋の港と街の融合戦略コンセプト：「つくる／かたづける／のこす」

- 資源特性1. グローカル・ユートピア（モノづくり）／“つくる”戦略
思考例・カラクリと自動車、グローバル技術文明と郷土文化
- 資源特性2. グローカル・コスモス（片付けづくり）／“かたづける”戦略
思考例・ゴミの分別と、分散から収斂への日本の中軸立地文化
- 資源特性3. グローカル・シンボル（イエ・マチづくり）／“のこす”戦略
思考例・お宮とお城、海幸（平家）と山幸（源氏）の競合歴史文化

アメリカ型の港湾と都市の絆研究を下敷きにして、直観的な提案を試論的に言えば、次のような経営革新の方向である。

提案1. 公共施設の結合モデル探索（連邦型公共経営の方向）：

略して「WA 2 Rフロント」（交通公共施設経営の融合）による連邦型広域化の戦略と呼ぶ。Water Fronts, Air Fronts, Road / Railroad Fronts の公共交通システムの陸海空の戦略的提携を将来構想として準備する。日本の新しい国土軸の建設も予測する。

提案2. 公設民営化の実験都市／実験港湾（グローバルな民営化の方向）：

名古屋型の Port Authority と大衆文化（ポピュラー・カルチャー）との相互浸透により、新しく広域港湾型の「港湾文化」と「公設民営化」の方式を名古屋大都市圏に向けて創発する。

提案3. 未来型の都市と港湾の“絆”開発モデル（都市マーケティングの方向）：

名古屋大都市圏の活性化をめざし、中途半端なコンベンション都市づくりから、本格的なコンベンション都市再生をめざす。

そのためには、提案1と提案2を含む新都心形成の夢を描き、名古屋が日本の中軸としての大都市圏創造を可能にする方向で、公共哲学と公共科学の「企業家精神」と「知的エリート」の新結合を次世代資源とすることである。

以上の提案は、名古屋を世界商品に磨き、名古屋を世界商品として売り込むための、「文化創造

と戦略形成」である。名古屋市の1職員が指摘してくれた、名古屋の世界商品化への文化資源は、モノづくりを誇りとし、ごみ分別で差別化し、武家文化を現代の会社に生かす都市の活力である。その言葉の裏側に、私どもは、グローバル・サーバントとして生きようとする“名古屋型の”「公私融合の市民意識」を隠し味として感じ取れた。

名古屋にはグローバルなビジネス・リーダー（世界的私企業）の裏腹に、グローバル・サーバント（世界的公サービス奉仕者）が求める、①ユートピア（理想郷）と、②コスモス（美しい秩序）と、③シンボル（帰属象徴）があった。この3大資源こそ、名古屋を世界に売り込むための、都市マーケティングの基本コンセプトである。

XII. 新・地域主義のセフティ・ネットワーク

アメリカ型の港湾と都市の絆の現地研究について、最初に掲げた仮説はつぎのとおりであった。

仮説1. ハードとソフトとを結合する「港湾文化」が、実在する

仮説2. 「都市の魅力」と「港の環境」との融合が、地域活力となる

「港湾文化」の解明が、「公共経営」「場の経営」「文化変容スパイラル」、そして「グローカリゼーション・ダイナミズム」などのコンセプトを洗い出した。

さらに、「港湾文化の主体論」が、「公設民営のポート・オーソリティの市民社会性」に及んだ。最初に掲げた上記の仮説は、本稿での紆余曲折の情報提供の過程から、それなりに検証されただろうか。

そんな疑問も残る中間報告だが、その限界は、研究対象の範囲の限界と、情報の偏りなどからくる限界と、そして面接と観察の調査手法からくる、研究者の主観的判断の限界である。

最後に結論として、「名古屋を世界商品にする」というテーマでの提案に関連して言えることは、「新・地域主義のセフティ・ネットワーク（安全網）」の構築についてである。

地域主義の安全網とは、グローバル化傾向が隠し持つ自己中心的な外圧や、NGO/NPOの間違った群集運動への防衛である。

“名古屋大都市圏の形成にむけて”、「港湾と都市の絆」を、地域リーダーの連帯、公と私の融合、企業家精神の活力と市民型地域エリートとの協調、広域行政間の連邦化などに関連づけて、戦略再構築しなくてはならない。そのための「哲学と戦略」が、新・地域主義の経営哲学であり、地域連邦のグローバル戦略である。

この「哲学と戦略」は、民営化のグローバル潮流への防波堤であり、同時に、超国境的な新しい東アジア共同体の動きへの、名古屋発のリーダーシップへの布石である。

以上、地域連帯の新・地域主義を、中部圏レベルと、東アジア経済圏レベルの、両方の次元で言及した。その中身をもう少し詳しく説明すると次のようになる。

- ① グローバリズムとナショナリズムの中間媒介装置としてのリジョナリズム（地域主義）の地域連邦型の共同体思想がある
- ② 名古屋型のグローカリズム（新・地域主義の主張）の「港湾文化」と「公共経営」が、世界と国家とをつなぐ（Safety Net）となる
- ③ 名古屋型のグローカリズム論（新・地域主義）は、グローバル化による経済開放と、同時にナショナル化による防衛への二つの危機管理を通じ、“もう1つの” グローバリズムの戦略的哲学を開発する
- ④ その危機管理の経営哲学は、「国家」と「市民社会」の“相互乗り入れ”による、名港型の港湾文化モデルの形成と公共経営の戦略再構築の過程とその施設化である（スーパー港湾構想も含めて）
- ⑤ 「港湾と都市の“絆の活性化”のモデル開発」が触媒となり、地域連邦モデルの開発を促進し、超国境的に公私融合の公共経営と市場機会を広域化する。地元の連帯的な守りを固めて、国内と国外にその連帯モデルを広げるところに、地域連帯と公私融合のグローカル化の本質がある。

膨大な資料収集と、短期的な研究から、これまで紹介してきたことは、客観の科学を幻想化した、面接と観察を中心とした主観の現象解釈学ともいえる。

本報告をより高度に磨き上げるためにも、今後の文献による仮説検証や、より理論化の方向が残されている。

とりあえず、ここままで筆をおくとする。多くの調査協力者や内外の研究支援者への感謝の気持ちを、後世にむけてここに記しておく。本稿をもって、中京大学の共同研究者たち（竹内淳二、遠山眞樹、東 康子、朱 眞玉）の研究成果を紹介する中間報告としたい。

資料1 「米国港湾研究の行動記録」

Motofusa Murayama, Ph.D. and Murayama Research Office
School of Business Administration, Chukyo University, Nagoya, Japan

Fact Finding Research Mission Schedul

(Aug. 27-Sept. 8, 2005)

Aug. 27 Sat. lv. NWO78/Nagoya-Centrair 12:45-----arr Narita 14:05

lv NW008 Narita 15:30-----arr SeaTac 08:15 (Overnight: SeaTac Clarion)

(3000 S. 176th St. Tel: 1-206-242-0200, Seattle, WA, 98188, conf. #392678 to 392686)

Aug. 28 Sun. On site research, Seattle downtown, port, etc.

(Overnight: SeaTac Clarion Hotel)

Aug. 29 Mon. 09:30 AM Ms Stephanie Jones, Manager, Seaport Strategic Planning & Policy

c/o Ms. Diana Parker, Community Project Manager, Public Affairs

Pier 69, Port of Seattle Headquarters, Tel: 206-728-3769

2711 Alaskan Way, Seattle, WA 98121

13:30 Department of Planning and Development, City of Seattle

Mr. Mike Podowski, Urban Planning, Supervisor

(Overnight: SeaTac Clarion Hotel)

Aug. 30 Tues. Lv Alaska Air, AS596/SeaTac/20:40-----arr SF 22:51

(Overnight: M. Matsumoto, 5864 Ralston St., Richmond, CA 94805, Tel: 1-510-236-6544)

Aug. 31 Wed. 10:30 AM Mr. Dan Hodapp, Senior Waterfront Planner, Port of S.F.

Pier 1, at intersection, Washington Street & Embarcadaro Roadway

(next to Ferry Building)

Tel: 1-415-274-0625 Fax: 1-415-544-1735

Dan.Hodapp@sfport.com

(Overnight: M. Matsumoto)

Sept. 01 (Thurs.) lv Southwest 357/09:00/Oakland-----arr LAX 10:15

Sept. 01 (Thurs.) 13:00 PM Mr. Masa Morimoto, Asst. Dir. Marketing

Port of Los Angeles, 425 S. Palos Verdes Street, San Pedro CA 90731

Tel: 1-310-732-3840

Sept. 01 (Thurs.) lv Southwest 1122/20:00(8 PM)/LAX-----arr Oakland/21:10(9:10 PM)

(Overnight: M. Matsumoto)

Aug. 27—Sept. 8, 2005 Fact Finding Research Mission Schedule, p. 2

Sept. 02 (Fri.) 10:30 AM Mr. Roberto Tolentino Bernardo, Communications Division

Port of Oakland, 530 Water Street, 3rd Floor, Oakland, CA 94607

Tel. 1-510-627-1401 Fax 1-510-627-1831, rbernard@portoakland.com

(Overnight: M. Matsumoto)

Sept. 03 (Sat.) lv NW 368/SF/06:30-----arr. Minneapolis/StPaul/12:05

Lv NW 778/Minneapolis/StPaul/13:09-----arr. NYLaGuardia/16:47 (Overnight NYC)

Sept. 04 (Sun) On site research, NYC, Port

(Overnight NYC)

Sept. 05 (Mon) (Holiday) AMTRACK (\$165/roundtrip to Baltimore)

On site research, Port of Baltimore

(Overnight NYC)

Sept. 06 (Tues.) 09:30 AM Ms. Carolyn Clevenger, Director of Infrastructure, NYC EDC

110 William Street, NYC, NY 10038

Tel: 1-212-312-4211, Fax: 1-212-618-5785

(downtown, between Fulton & John Street, 5 min. from NY City Hall)

(Sign in at 1st Floor, go up to 6th Floor, EDC there)

Sept. 06 (Tues.) 13:00 PM Mr. Ken Spahn, Port Department (PANYNJ)

Mr. Bradley Rubinstein, Aviation (PANYNJ)

225 (233?) Park Avenue South, 9th Floor

New York, NY 10003

Tel: 1-212-435-3731 (Patty Clark/Aviation)

1-212-435-3719 (David Kagan/Gen.Mgr./Financial Services/Aviation)

(Ask for Mr. Rubinstein, he'll accompany you to the Port Dept.)

(Overnight NYC)

Sept. 07 (Wed.) lv NW017/JFK/13:50-----arr. 16:45/Narita (Sept. 08,Thur.)

Lv NW077/Narita/18:20-----arr. 19:45/Nagoya/Centrair

研究行動記録（東 康子メモ）

<事前研究>

7月10日（日）

名古屋港視察（村山・竹内）：視察先は、稲永、金城、飛島、弥富、鍋田埠頭の物流機能、臨海産業、住宅街、舟留め、緑地化された公園（稲永公園、弥富公園、富浜緑地etc）、墓地、伊勢湾台風殉難之塔、藤前干潟など

7月15日（金）

菱洋運輸の伊藤昌宏社長室を訪問。三菱倉庫名古屋支店の光崎康夫氏も同席。名古屋港の概要について教わる（村山・竹内）

7月18日（月）

名古屋港のイタリア村視察（村山）

7月21日（木）

15：00 名古屋市役所企画課を訪問。名古屋市の都市計画の全体像を教わる（村山・竹内）

8月4日（火）

10：30 研究室でのミーティング：これまでの経過報告、各自の役割分担決め、今後の活動について今後の作業分担をきめる。

14：00 名古屋港管理組合を訪問（村山）。アメリカでの調査計画を検討してもらう。

8月19日（金）

16：00 研究室でミーティング：研究計画と日程の資料の配布（現地研究の場、面接相手、面接時間などの行動確認）、航空券も手渡す。

8月22日（月）

15：00 研究室でのミーティング：追加資料配布、現地研究に向けて最終確認

8月23日（火）

名古屋港視察（竹内・東）：視察場所は、東陽倉庫周辺（入舟）、稲永埠頭、東陽倉庫（稲永）内見学、金城埠頭、ポートメッセなごや周辺（名古屋市国際展示場）、名港トリトン（名港三大橋）、飛島・弥富埠頭（木材港）、西部コンテナヤード、鍋田埠頭

事前研究の感想：まず、名古屋港を知ることから始めた。名古屋港を視察し、ホームページなどから資料を取得、各自で知識を積んでいった。

名古屋市役所企画課と名古屋港管理組合を訪問した。村山先生と竹内さんは名古屋港の現状把握と、名古屋港をどのように変えていくかの仮説を固めていった。第1回ミーティングでは、そ

のような経過報告、アメリカ面接時の質問事項について、これからとアメリカ現地での役割決め、何を目的としてアメリカに行くか、現地計画予定などを討議した。その結果、今後の渉外事務的な事は東が、現地でのビデオ、ICレコーダーを使った記録係はソフィアが担当することとなった。

渉外事務担当となった私は、次回のミーティングまでに様々なことをしなければならなかった。航空券購入や現地ホテルの予約、アメリカ港湾・都市の資料収集、現地行動の詳細事項について行動計画書としてまとめることなどだ。

<現地研究>

8月27日(土)

12:45 竹内は、名古屋の中部国際空港から出発。Northwest Airlines NW078便

15:30 村山は、成田国際空港から出発。NW008便

8月27日(土) シアトル研究

村山・竹内

09:30 シアトル(シアトル・タコマ空港)着

10:30 SeaTac Clarion Hotel着

11:00 ホテル→ダウンタウン タクシーで

12:00 港のパイク・プレイス・マーケットを視察

昼食をJacks Fish Spotで、カニを丸ごととクラムチャウダーを味わう

その後、ウォーターフロントの商店街を視察

13:30 Pier(埠頭)55から、エリオット湾視察、観光船で湾内クルーズ

その後、湾の水際線をタクシーで周遊

エリオット港/アルカイビーチ(シアトル港の対岸)/ワシントン・キャナル(運河)/University Washington(大学)/インターナショナル・セクションなどを視察

16:30 タクシーを降りて、日本のスーパーマーケットの「宇和島屋ビレッジ」を見学

宇和島屋の店内にある、紀伊国屋書店で、シアトル関係の書籍購入

チャイナタウンでワンタンメンを試食、パイオニアスクエア散策、Pub J&Mでビールを

飲む、Westin Hotelで市内観光情報を収集、夕食は、ハンバーガーとカクテル、タクシ

ーでパイオニアスクエア→ホテル、ホテル到着後今日の視察先のシアトル港とその周辺都市の観察事項について討議

シアトル泊(SeaTac Clarion Hotel)

8月28日(日)

村山・竹内

06:30 ホテル→Pier 69 タクシーで

- 07:30 シアトル→カナダのビクトリア・クリッパー号（快速帆船）で
朝食は、船内の売店で売っていた、軽食バスケット
- 11:00 ビクトリア港に到着。即刻Gray lineのバスでThe Butchart Gardens（観光名所の植物園）
の視察、その後ビクトリア港と街を視察、ビクトリア港に面するホテル群とレストラ
ン群と、歴史的建造物を視察、関連資料を購入、昼食はホットドッグ、夕闇迫る港で
カクテルも味合う
- 15:00 カナダ・ビクトリア港→シアトル港 ビクトリア・クリッパー号（快速帆船）で
- 19:00 Pier69着、インターナショナル・ディストリクトの富士寿司（Fuji Sushi）で夕食
- 22:00 タクシーでインターナショナル・ディストリクト→ホテル

シアトル泊（SeaTac Clarion Hotel）

8月29日（月）

ソフィア・東

- 10:45 名古屋（中部国際空港）集合 ソフィア・東
- 12:45 名古屋（中部国際空港）発 NW078便
- 14:05 東京（成田国際空港）着
- 15:30 東京（成田国際空港）発 NW008便

8月29日（月） シアトル研究 面接と視察

村山・竹内

- 07:00 ホテルのロビーに置き忘れたお土産の酒を発見、タクシーを予約
- 08:00 タクシーでホテル→シアトル港へ
- 08:30 埠頭にあるEdge Water Hotelで朝食
- 09:30 「Port of Seattle」で面接調査
Ms. Stephanie Jones, Manager, Seaport Strategic Planning & Policy
Ms. Diana Parker, Community Project Manager, Public Affairs, Pier 69
- 11:00 面接終了
- 11:30 Port of Seattleのオフィス見学
- 12:30 徒歩でPort of Seattle→Department of Planning and Developmentへ

ソフィア・東

- 08:30 ソフィア・東が、シアトル・タコマ空港着
- 09:45 臨空港のSeaTac Clarion Hotelにチェックイン 休憩・準備
- 12:00 シャトルバスにてホテル→ダウンタウンへ直行

- ダウンタウンのUniversity Street→5th Ave を徒歩
Department of Planning and Development (シアトル市企画開発局) のビルの中のレスト
ランで昼食
- 13:00 村山・竹内にソフィア・東が合流
ミーティング
- 13:30 Department of Planning and Developmentを訪問
Mr. Mike Podowski, Urban Planning, supervisorと面接調査
- 15:00 面接終了
- 15:10 街の中を散策
5th Ave → パイク・プレイス・マーケット
スターバックスの原点の店を視察
- 15:45 パイク・プレイス・マーケット内で休憩
- 16:00 タクシーで港周辺視察、Pier/保税地区/アルカイビーチ (シアトル港の対岸)
- 17:50 ホテル着
村山・竹内・東: 着替えてすぐにダウンタウンへ シャトルバス
ソフィア: ホテルで休憩
- 18:45 Safeco Field 野球観戦 マリナーズ対ヤンキース戦、イチローと松井をみる
- 20:00 Safeco Field 球場と周辺環境を視察
パイオニアスクエア/インターナショナル・デイスリクト/Union Station
- 21:00 チャイナタウンで夕食
- 23:00 ホテル着
本日の面接・調査について集団討議

シアトル泊 (SeaTac Hotel)

8月30日 (火) シアトル研究

「村山・竹内グループ」と「ソフィア・東グループ」の2つに分れシアトル市内視察

村山・竹内

- 08:30 朝食は SeaTac Hotel レストランで
- 10:20 ホテル→ダウンタウンをシャトルバスで
University Street→水族館と、水族館前→パイオニアスクエアを路面電車で視察
- 13:20 アンダーグラウンドツアー (歴史を残す地下都市) を視察、Doctor MaynardのPubから
出発、パイオニア・スコエアーのイタリアン・レストラン “Marabara” で休憩
市内のコンベンションセンターを見学

「港湾文化」の創造と「大都市圏」の経営戦略 (村山)

ウエストレイクセンター→シアトルセンター (スペースニードルがある) をモノレールで往復する

15:30 昼食は、ウエストレイクセンターにて、マーボー豆腐

16:20 ノードストロム (高級百貨店街) を見学

17:00 ダウンタウン→ホテル シャトルバスで

17:40 ホテル着

ホテル→Hilton Hotel を徒歩で

Hilton Hotel の Bar でくつろぐ

ソフィア・東

10:30 ホテル→ダウンタウンをバスで

11:20 パイク・プレイス・マーケット・その周辺視察

埠頭からパイオニアスクエアまで歩行を楽しむ

14:00 Occidental Park 周辺で昼食

昼食後 ベルタウン方面へ

途中 アンティークショップにて、昔のシアトルの資料を手に入れる

15:00 ベルタウン周辺視察

16:30 タクシーでダウンタウン→ホテル

17:00 ホテルのレストランで夕食

18:00 ホテルロビー 全員集合

視察先について集団討議

18:30 ホテル→タコマ空港 シャトルバス

20:40 シアトル・タコマ空港発 Alaska Airlines AS596便

22:51 サンフランシスコ空港着

デービット・マツモト博士 (サンフランシスコ州立大学教授・異文化心理学/同大学・情緒研究所所長) のお出迎えあり、彼の運転するバンでのオークランドのマツモト宅へ (マツモト夫人は、村山先生の次女のみみさん)

23:50 Matsumoto宅の到着

みみさん、デービット・マツモト博士を交えミーティング:

これからの3日間、サンフランシスコ研究、L.A.研究、オークランド研究について

S F 泊 (Mimi Matsumoto宅)

8月31日 (水) サンフランシスコ研究 面接と視察

- 07:30 朝食 みみさんの手料理 ごはん、味噌汁、納豆
- 08:00 みみさん・先生：ケンジントン小学校へ、3人の男の子（Masashi, Satoshi, Takeshi）を送る
- 08:50 Matsumoto 宅を出発
- 09:05 新交通システムのBARTでオークランド（El Cerrito del Norte駅）→サンフランシスコ（Embarcadero駅）へ
- 09:40 Embarcadero 駅着後、Ferry Building 前の公園にてミーティング
- 10:30 Pier 1のサンフランシスコ・ポート・オーソリティを訪問
Mr. Dan Hodapp, Senior Waterfront Planner, Port of S.F.と面接調査
- 12:30 Ferry Building 隣接のレストラン“Market Bar”で昼食
- 13:00 Pier1→Pier39を散策
- 15:15 Fisherman's Wharf で休憩、海の幸のかに、かき、あさりなどを食す
- 16:20 市内視察をタクシーで
Russian Hill/Telegraph Hill/コイトタワー/花壇/Chinatown
- 17:50 Powell駅→El Cerrito del Norte駅までBARTで
- 18:30 El Cerrito del Norte駅→デービット・マツモト博士の柔道場へ、みみさんの自家用車で、子供たちをお迎え/柔道場見学
- 19:00 Matsumoto 宅着
- 21:00 夕飯 みみさんの手料理 ごはん、サーモン、アスパラ、たくあん
本日の面接・調査について集団討議

S F 泊（Mimi Matsumoto宅）

9月1日（木） ロサンゼルス港とロングビーチ港研究 面接と視察

村山・竹内グループは、L.A.とLBの面接・視察

- 07:00 阿南さん（柔道家、デービット・マツモト博士の弟子）の車で→オークランド空港へ
- 08:00 オークランド空港のカフェで朝食
- 09:00 Oakland発 LA行き、Southwest Airlines 357v便
- 10:40 Los Angeles(LAX)着
村山メープル夫人の兄夫婦（Yamamoto, JaneさんとJohnさん）のお出迎え
Yamamoto 夫妻の車で、LAX→Long Beachへ、ロングビーチ港を視察
- 12:20 22ND St. Landing(Seafood Grill & Bar)で昼食
- 13:00 ロサンゼルス港（Port of Los Angeles）を訪問
Mr. Masashi Morimoto, Asst. Dir. Marketing と面接調査
Mr. Norman Arikawa, Chief Accountantも参加

L.A.港湾視察

- 16:00 Manhattan BeachのCalifornia Piza KitchenにてBeer、Pizza食す
- 18:00 LAX (ロサンゼルス空港) に到着
- 20:00 Los Angeles空港(LAX)発 Southwest 1121v便
- 21:10 Oakland空港着 みみさん車で空港に迎える
- 22:00 Matsumoto宅着

ソフィア・東グループ：サンフランシスコ (S.F.) 市内視察&ショッピング

- 07:30 朝食 みみさんの手料理 ごはん、味噌汁、にんじん、ブドウ
- 07:50 Matsumoto宅→El Cerrito del Norte駅へは、みみさん自家用車で
- 08:15 El Cerrito del Norte駅→Embarcadero駅まではBARTで
- 08:50 Embarcadero駅着
サブウェイの中でミーティング：本日の行動計画について
- 09:30 Pier 1のPort of S.F.に到着
OfficeにてMr. Hodappから資料をもらう
- 10:00 Mr. Hodapp お勧めのMuni Busに乗車
Embarcadero→Powell
カフェで昼食
- 11:30 Union Square周辺でショッピング
- 13:00 スターバックスで休憩
アンティークショップで資料探し
- 15:00 Powell周辺でショッピング
- 16:10 Powell駅→El Cerrito del Norte駅
- 17:00 El Cerrito del Norte駅着→Matsumoto宅 みみさん自家用車
名古屋名物“ういろう”のお土産を披露
夕食 みみさんの手料理 ごはん、おさかな、アスパラ
後片付け後、子供たち(暴れん坊)と遊ぶ

S F泊 (Mimi Matsumoto宅)

9月2日(金) オークランド研究 面接と視察

- 07:30 朝食 みみさんの手料理 ごはん、お味噌汁、ウインナー、きゅうり、ブドウ
- 集団討議：前日の面接・調査・視察について報告し合う
- ミーティング：オークランド港と都市について

- 08:00 村山・竹内・みみさん：ケンジントン小学校へ子供たちを送る、小学校と地域コミュニティの視察
- 09:30 Matsumoto宅→Jack London Square（オークランド港のハブ）へみみさん自家用車で
- 10:00 Jack London Squareの周辺視察
- 10:30 Port of Oakland
Mr. Joseph K. Wong, Deputy Executive Director と面接
- 11:30 Port of Oakland周辺（公園など）視察
Ms. Monica Tell, Community Relations Representativeによるガイド
- 12:30 カフェで、本日の面接調査についての集団討議
みみさんと合流
本屋のBarnes & Noble Booksellerで資料収集
- 13:15 Matsumoto宅
ソフィア・東：昼食作り
村山・竹内・みみさん：子供たちをお迎え
- 14:30 昼食 クロワッサンサンドイッチ
ミーティング：午後の行動について
- 15:30 Matsumoto宅出発、みみさん自家用車でオークランド周辺を周遊
University of California Berkeley（ビジネス・スクールなど）を視察
Golden Gate Bridge を渡る、ヨット・クラブや水上住宅とその生活を視察
高齢者のとウオーターフロントの關係に、自然のライフ・スタイルがみえた
- 19:00 夕食のお別れパーティ、地元でおいしいと評判の中華料理屋“DIMO”（地藏館）でみみさん一家への感謝会
- 21:30 Matsumoto宅着
ミーティング：今日の発見事項の集団討議と明日早朝の行動について

S F 泊（Mimi Matsumoto宅）

9月3日（土）

- 04:30 Matsumoto宅発、みみさんの運転するバンでサンフランシスコ空港へ
- 06:30 サンフランシスコ空港発 NW368便
- 12:05 ミネアポリスのセントポール空港に到着
- 13:09 同空港発 NW778便
- 16:47 ニューヨークの La Guardia空港に到着
になさん（村山先生の三女で、ニューヨーク市立大学・大学院美術研究科博士課程、現代美術論専攻、Ph. D. Candidate）と田辺賢一さん（千葉大学村山研究室同窓生）が迎

えに来てくれた

そのまま田辺さん宅へ、私たちは田辺さん自家用車とタクシーに分乗

田辺宅で歓迎パーティ：BBQと中華料理で田辺家のみなさんから暖かいおもてなしを受ける

になさんと田辺さんを交えミーティング：N.Y.滞在期間中の行動について

24：00 村山・竹内・ソフィアは、マンハッタンのOTA Hotelへむかう

東は、になさんのアパートに宿泊

N.Y.泊 (On the Ave Hotel (OTA Hotel))

9月4日(日) 視察と休養

08：30 村山・竹内・ソフィア：OTA Hotel チェックアウト

09：30 マンハッタンのHotel Newtonにチェックイン

09：00 東：になさん宅→Hotel Newtonのロビーへ

(Central Park North (110street)駅→103street駅 地下鉄で)

09：30 Newtonホテルロビーで全員集合

ミーティング：本日の行動について

103street駅→96street駅 地下鉄で

10：00 Italian Deliで食料購入

Upper West Side→Upper East Sideまでバスで

10：30 メトロポリタン美術館

近くのベンチでフルーツ味わう

メトロポリタン美術館→グッゲンハイム美術館 セントラルパーク沿いを徒歩

11：00 グッゲンハイム美術館を見学・お土産購入

グッゲンハイム美術館→フリック・コレクション前までバスで

11：45 フリック・コレクション前→5th Avenueまで徒歩で

セントラルパークを視察

12：30 セントラルパーク内で昼食 お弁当を分かち合う

13：15 5番街の商店街を歩きながら視察

Takashimayaを視察

14：45 近代美術館 (MOMA) で、その後各自別れ自由行動

19：00 32th streetの韓国料理店にて全員集合

夕食 韓国料理

視察先について集団討議&明日の行動についてミーティング

21：00 夕食後 夜のマンハッタンを見学

になさんが通う大学院サントー（City University of New Yorkの）を見る
韓国スーパーで食料購入

22:15 帰宅はタクシーで

N.Y.泊（Hotel Newton）

9月5日（月） ボルチモア研究 視察

07:00 ホテルロビー集合

ホテル→ペンシルバニア駅までは、タクシーで

08:05 N.Y.発（ペンシルバニア駅）→ボルチモアまではアムトラック鉄道で

アムトラックの車内でミーティング

11:00 ボルチモア到着

ボルチモア駅→ボルチモア港へはタクシーで

ボルチモア港でインフォメーションセンター訪問、今日の行動予定の決定・資料収集

12:00 昼食は海の幸のビュッフェ

13:00 クルーズに乗ってInner Harborを視察

14:00 南北戦争で使われた船の歴史博物館を視察

15:00 ボルチモアの市内を都市周遊観光バスで視察

Little Italy / Charles Street / American's First Cathedral / Federal Hill Park, etc.

16:30 港のフードコートで休憩、ボルチモア港と街について集団討議

海の幸、かき・あさりを食す

18:00 ボルチモア港→公園（になさんの研究）

19:00 ボルチモア発 アムトラックでNYCは帰る

メキシカンビールとおつまみで車中談話に花が咲く（先生の思い出話を聞く）

22:00 ニューヨークのペンシルバニア駅に到着

N.Y.泊（Hotel Newton）

9月6日（火） ニューヨークでの研究：視察と面接調査

08:00 ホテルロビー集合

103street駅→Park Place駅へ地下鉄で行く

09:00 市役所そばのカフェでミーティング

09:30 New York City Economic Development Corporationを訪問

Paul Januszewski, AICP Vice President と面接調査

10:40 その後、ダウントウンを視察

市役所／教会／貿易センター跡地など

11:45 Irish Pubで昼食とミーティング

「港湾文化」の創造と「大都市圏」の経営戦略（村山）

- 12:30 移動に地下鉄・タクシーを使う
- 13:00 Port Authority NY&NJを訪問
Kenneth J. Spahn, Senior Manager Rail Projects
Bradley Rubinstein, Manager, Industry and Regulatory Relations Aviation Department と面接
調査
- 15:00 面接終了 各自別れ自由行動
村山・竹内・東：Port Authority NY&NJ→バッテリーパークへタクシーで
- 15:30 バッテリーパーク（港公園）を視察
- 16:00 村山・竹内：フェリーでリバティ島へ自由の女神を見る
東：バッテリーパークを散策
- 17:00 バッテリーパーク→ホテルへタクシーで
- 18:00 ホテルロビーに全員集合
面接調査についての集団討議
- 18:30 103street駅→Yankee Stadium駅へ地下鉄で
- 19:00 ヤンキー・スタジアムを視察、ヤンキースの試合観戦、松井を見る
- 20:00 ヤンキー・スタジアム→グリニッチ・ビレッジへ地下鉄で
- 20:30 グリニッチ・ビレッジとソーホー地区の視察開始
- 21:00 居酒屋“ケンカ屋”でになさんを囲み今回の旅の打ち上げ、田辺さんも後から合流
- 23:45 大いに飲み食べ騒ぎ、打ち上げ終了。竹内さんがアメリカ人と急に英語を喋り始めたのが印象に残る

N.Y.泊（Hotel Newton）

9月7日（水）

- 10:30 になさんのアパート前に集合、になさん宅→JFK空港へタクシーで向かう
- 11:00 ニューヨークのJFK空港に到着
- 12:00 空港で食事、今回の研究旅行について振り返る
空港のコーヒーショップでミーティング：日本に帰国後の活動について討議する
- 12:45 になさんとお別れ
- 13:50 ニューヨーク（JFK空港）発 NW017便

9月8日（木）

- 16:45 東京（成田国際空港）着
村山先生は、成田空港のある芝山の自宅へ直行
- 18:25 東京（成田国際空港）発 NW077便 竹内・ソフィア・東

19:45 名古屋（中部国際空港）着

20:15 竹内・ソフィア・東は、それぞれの家路につく

<事後行動>

10月5日（水）

18:30 大学院院村山ゼミナールで研究報告（竹内）：「名古屋港の概要・港勢、世界のコンテナ港、スーパー中樞港湾について」

10月12日（水）

名古屋港視察（竹内・遠山）

ガーデン埠頭 イタリア村 築地口周辺散策 ポートメッセなごや（名古屋市国際展示場）

稲永埠頭 名港トリトン（名港三大橋） 金城埠頭 飛島埠頭 弥富埠頭 鍋田埠頭

18:30 大学院村山ゼミナール研究報告：「写真でみる名古屋港の現状」、名古屋ガーデン埠頭等の写真を見せながら名古屋港の景観について発表

10月17日（月）

14:40 学部村山ゼミナール研究報告（ソフィア・東）：「アメリカ港湾の現地研究の行動記録」

名古屋港視察（竹内・遠山）

10月23日（日）

名古屋港視察（竹内・遠山）

11月3日（木）

名古屋港視察（東）

金城埠頭周辺、名古屋港ポートビル、JETTY、お土産や、ふじの広場、展望広場、噴水広場、ガーデン埠頭港緑園、噴水広場、客船が着く岸壁など

11月8日（火）

14:40 中京大学425教室事前報告（村山）：「名古屋港を世界商品に！—都市と港湾の“絆の活性化”の米国モデルを現地研究」の村山報告に対して川端直志先生からコメントを頂戴する

11月16日（水）

16:30 研究室でミーティング

11月17日（木）

10:30 名古屋港管理組合訪問：「名古屋港を世界商品に！—都市と港湾の“絆の活性化”の米国モデルを現地研究」（村山）と「名古屋港に夢見る—都市と港湾を結ぶ」（竹内）の報告と討議

15：00 名古屋市役所・企画課訪問：「名古屋港を世界商品に！—都市と港湾の“絆の活性化”の米国モデルを現地研究」（村山）と「名古屋港に夢見る—都市と港湾を結ぶ」（竹内）の報告と討議

11月18日（金）

名古屋港視察（竹内・遠山）

11月22日（火）

名古屋港視察（竹内）

11月26日（土）

11：00～12：00 第10回・国際経営文化学会・年次大会（中京大学）で研究報告：「名古屋港に夢見る—都市と港湾を結ぶ」（竹内／遠山）発表 質疑・応答

11月27日（日）

13：00～15：30 第10回・国際経営文化学会・年次大会（中京大学）で研究報告：「名古屋港を世界商品に！—都市と港湾の“絆の活性化”の米国モデルを現地研究」（村山／東／朱／竹内／遠山）発表 質疑・応答

資料2 「名古屋港の1関係者からの視点」

面接調査記録

聞き取り調査テーマ

名古屋港と名古屋市の“絆の活性化”についての分析視点

平成17年8月4日 14時～15時45分

研究協力者：山田孝嗣（名古屋港管理組合 専任副管理者／国土交通省）

桑山幹根（名古屋港管理組合 総務部総務課 秘書担当）

面接担当者：村山元英（中京大学村山研究室）

問題認識と発見事項：

1. 名古屋港は掘り込み港湾で工業港。7つの川が流れ込み、航路づくり、浚渫、埋立て、行政帰属、輸出貿易港
2. お城と港の間に、堀川と那珂川の運河があるが、その川を背面にした住宅、行き止まりの水路、水質浄化の問題あり
3. 港と都心の間には、距離の長さが時間にして30分かかる問題
4. 港のエンターテイメント拠点へ都心か真っ直ぐ来て真っ直ぐ都心に帰る。ガーデン埠頭と金城埠頭との周遊の足がない。周遊鉄道がない
5. 都心と港湾を結ぶ鉄道や道路に景観がない
6. 名古屋港の象徴的な顔は、3色のトリトン橋かもしれない
7. 名古屋港には、港の歌もない、伊勢湾台風の影響もあり怖いところのイメージ、港は景観があり、夢とロマンが通常はある。名古屋の堅実性の地域文化がバブルに巻き込まれなかった
8. 港湾関係者が、仕事着のまま車で朝通勤。港湾の現場に通うので既存の鉄道を使わない
9. 3埠頭の結婚式場が今後6ヶ月満杯予約。ホテルがないのに。イタリア村から中部国際空港へ8月25日からフェリーボート運航開始
10. 都心と港との間の物理的空間／地下鉄乗車時間30分を短縮するために、距離の心理的時間／意識の時間を形成し、物理的距離を如何に短縮させるか。その工夫は何か。物理的時間を心理的時間で変える知恵
11. 名古屋港全体を鳥瞰する景観の地（例えば丘）、建物が無い。掘り込み型の港湾なので、ヨコの繋がりが実感できないので、立体的に港を俯瞰できる施設や場所がほしい
12. 港のヨコ並びに名古屋市が巨大で、その周辺都市が中規模か小規模で、東京圏や関西圏とちがいが、港をつないでいる行政間の規模格差
13. 名古屋港管理組合が、水際線と臨港地域の所有と管理。埋立て事業も、港湾建設も。売却か

- 貸付（10年契約）。自主財源と、国の助成金で、県と市とが不足分を補填。組合の財源不足
14. 都市計画と港湾の計画との行政間の隔たり。愛知県や市役所の担当者の配置転換と関心領域のちがひ。組合スタッフの定住と技術の蓄積とその価値
 15. 名古屋市周辺の臨港都市の組合参加と投資の期待。地方税収入の問題。地方行政間の地域連帯
 16. 管理組合のあり方の問題。改革は組織の内側からは出てこないから、外側の圧力を期待。今は、議会もあり自由なプロジェクトがだせない
 17. イタリア村はPFIで、こうしたPFI方式でのみ開発が可能
 18. 管理組合の経営で最大の問題認識は、横浜や神戸のように経営主体が一本化していないこと。財源不足
 19. 特定の政治とは結びついていない。港湾ボスは、力の差こそあれ、必ずいるものである。港湾運輸関係者
 20. 名古屋の都心と港との“絆の活性化”の研究にその答えがあれば、是非教えてもらいたい。
 21. 名古屋港は、その地形と歴史を他と較べてもあまりにもちがひの特色があり、都心と港の“絆の活性化”への問題解決への答えがないかもしれない。また、いろいろ勉強して独自に考えることかもしれない

資料3 「名古屋市の1企画スタッフからの視点」

面接調査記録

「名古屋港と名古屋市の“絆の活性化”について」

平成17年7月21日 午後2時～5時

研究協力者：加藤（名古屋市役所）

面接担当者：村山元英（中京大学村山研究室） 竹内淳二（中京大学村山研究室助手）

1. 名古屋港管理責任者は、2年交代で愛知県知事と名古屋市長の持ち回りである。しかし、名古屋市（役所）からの人材の派遣は行っていない。すべては、名古屋港管理組合の総勢約700人のエンジニアによって港湾計画を企画実行。（ただし、ごみの埋め立て処分問題のみ関与）
2. 近年完成した“あおなみ線”（名古屋駅⇄金城埠頭）。金城埠頭方面にあった住居とアミューズメントは、今まで移動手段として車のみの利用者が大多数。そのための地域を愛知県民および名古屋市民を近づけるための公共交通機関である。実際は、名古屋市としては、名古屋駅～金城埠頭まで行って貰うと乗車賃が取れるところにある。現在ある金城埠頭の集客施設としては、ポートメッセナゴヤとフットサル場およびショッピングショップ。今後、結婚式場（事業者：平安閣「ゲストハウスウエディング事業」）アウトレットモール（120店舗のテナントとレストラン7店、エステやスパ、ゴルフ施設や野外コンサート施設が（名古屋港オープン・エア・パーク）建設されるため、“海および港”の集客地域として発展が見込まれる。
3. 市民が港で何が行われていてどのような場所であるのか？情報の開示・伝達が上手くいっていない。また、港がどのようなものであるのか？という教育活動等も行われていない実情もある。よって市民同士による情報伝達・知識が構築されないため、港のイメージが全く湧かない。しかし、イタリア村の成功は1つのヒントになるかも知れない。
4. “あおなみ線”をセントレア（中部国際空港）と繋ぐ構想はある。（地下に鉄道を潜らせる。名鉄と繋げる。・・・等々 1,000億円掛かるであろう！とのこと。）
5. ヘドロを除去し、堀川を清流に！！
堀川に背を向けた住宅をどのように川に向けたものにしていくのが課題。護岸工事をしてから浚渫を行うことが望ましい。そのまま水を流すと名古屋港がヘドロだらけになってしまう。
6. 名古屋港の他港との違いとは？
名古屋港は、物流機能では日本一の港である（輸出入ともに日本一）。さらに京浜・関西・中部（名古屋港と四日市港合同で）が、スーパー中枢港湾になり世界に負けないハブ的な港づくりが必要となる。

7. 名古屋市は、環境に優しい自治体であるといえるであろう。（藤前干潟は世界の渡り鳥が一時休憩する（集まる）場所である。2002年11月ラムサール条約に登録され、ここ藤前のゴミ埋立処分計画を止め、一転自然の仕組みを守るとなる。そのため、無駄なごみを出さないよう全国にも稀な細かな分別の仕組みを行なう。
8. 名古屋港の漁民の問題はない。政治家の特別な思いはない。（だろう）
9. 名古屋が世界に誇れるもの（世界商品として）
 - ① 環境・・・ごみの分別
 - ② 歴史・・・400年に亘る武家文化
 - ③ 技術・・・モノづくりの技術力（バイオリン・陶器等々）

資料4 「名古屋管理組合との研究交流」

記録担当：中京大学村山研究室 東 康子

11月16日10:30から約2時間、名古屋港管理組合の会議室で、「港湾と都市の関係」について、米国での調査結果と、それとの関係で名古屋港についての若干の提案をさせていただき、名古屋港港湾組合の専門家からのコメントをお願いしました。

名古屋港管理組合では総勢9名の方に私たちの報告を聞いてもらうことができました。9名の方の何人かは、報告を聞きながらところどころメモを取り、うなずいたり、小さく声を発したりされていました。

名古屋港の問題点については、日ごろ名古屋港管理組合の方々が感じられていることが当てはまっている事があるとおっしゃっていました。

また、名古屋港への提案に出てきました「市民を巻き込む」「イベントを行う」につきましては、ちょうど今、「名古屋港百年祭」を行う計画があり、その準備を行っているようで、マスコット・キャラクターの名前を市民から募集するそうです。

報告会についての感想をまとめますと、会議室に入室した際、多くの方に集まっていたことを知り、はじめはとても緊張しました。そして、張りつめた空気の中、報告が進むに連れ、村山先生の話術でだんだんと空気が和んでいくのを感じました。

最後に、竹内さんの報告のとき、ディープインパクトの姿がモニターに映った瞬間、みなさんのどよめきが一番大きかったのに、私はホッと一安心し、なんだかとてもうれしくなりました。

報告・討議終了後、何人かの名古屋港管理組合の方が気さくに話しかけてくださいました。管理組合をあとにしたとき、なんとなく言葉にできない充実感がのこりました。

資料5 「名古屋市役所との相互コメント」

記録担当：中京大学村山研究室 東 康子

11月16日午後3時から約2時間、名古屋市役所の会議室で、「港湾と都市の関係」について、米国での調査結果と、それとの関係で名古屋市スタッフの方々からのコメントをお願いしました。

名古屋市役所総務局企画課の4名の方々に私たちの報告を聞いてもらうことができました。報告後の討議の中でいくつかの質問があり、名古屋市役所と中京大学との研究交流の中で次のような相互コメントのやりとりがありました。

名古屋市役所からの質問

1. 名古屋港と街は距離的にも気持ちの面でも離れているが、アメリカではどうなのか？
2. マンション建設は、名古屋の港にもやって来ることになるだろうか？
3. 街と港の間の「距離的に離れている」という“意識の距離”を短縮できないか？

討議からの相互交流コメント

1. 名古屋港が名古屋市内としてだけでは完結していない（東海市と知多半島も名古屋港湾地域に入るのでなかなか名古屋市としてまとめることが出来ない）
2. 報告における問題認識が的確。現状を打開することを今までいろいろ考えてきたが出来ない
3. 名古屋港の基本は産業と貿易機能が一番である。貿易による収入が港湾事業である。それでも、港湾が“市民の憩いの場にはなれないかな、とは考えている
4. 愛される港を作りたいものである
5. 港湾が産業にのみ特化しすぎないだろうか。都市と港湾の両者の近代化における不整合な開発ジレンマがないだろうか
6. 都市近代化の過程で「産業の歴史」と「港の歴史」とが一つになっていない
7. 横浜・神戸は文化の窓口としての港湾機能を果たしている
8. 名古屋港は規模が、他の港と較べると広い
9. イタリア村は民営化のモデル事例で、その成功の輪が広がるのを期待したい
10. 横浜・神戸港は名古屋港に比べ奥行きがない。朝から晩までずっと港にいるわけではなく、港に行き、その周辺の街などで行動し、また港に戻ったりすることが気軽に出来る。名古屋港は港と街がブツツと切られている。港で現実に動ける範囲がない。あの辺りで一日動

けるような風になるのが理想。しかし、現実にはハードものは難しい

11. 地域のブランド力を上げることで人が住むようになる。臨海地区に高層マンションが建つと、人が集まる
12. “あおなみ線”から港へのつながりをよくするためには、人が動きやすくする仕掛けをつくることだ

資料6 「川端直志先生のコメント」

「中京大学・村山報告への川端直志先生からのコメント」

平成17年11月8日 中京大学425番教室

まとめ担当：中京大学村山研究室 東 康子

歴史思考の重視（日本の港湾の原点を知ること）

- ① 源氏型（農民文化性）と平家型（海洋文化性）のリーダーシップの違い
- ② 家康は陸に籠る源氏系（東国地域）、信長は海に開かれて平家系（西国地域）
- ③ 名古屋の港は、平家型と源氏型の両方の歴史特性を持つ

名古屋港の開発特性

- ① グローバル化のトヨタが最近港に出てきた意味は重い
- ② 名古屋は、日本でも数少ない活力のある街で、名古屋から港湾について何かをスタートすると面白い
- ③ 四日市と名古屋とが、スーパー港湾で1つになることは、その経営のチガイがあり難しいが、将来的には共通のテーマが必要である

日本の港湾の開発成功事例

- ① 横浜は都市と港の関係で、赤レンガ倉庫（歴史的建造物）の再生運動から仕掛けた
- ② 神戸は、港湾開発と空港開発（神戸空港）との結合で、都市イメージを再開発する方向。神戸の港は、中古車のオークション市場を開発。そのロジスチック効果で物流コスト削減に成功。他社の市場参入も歓迎し、中古車市場における日本の中心市場化に成功。港の機能再生面での成功事例
- ③ 海を商品化することに成功。水際線商圏の半分は海で通常では商業が成り立たない。そこで、サービス型産業を強化して持続。水面をいかに使うかの地域立地戦略がある。都市環境の中での港湾環境の水面の価値を再評価すること。例えば、都市のヒートアイランド現象に対して水面がその緩和の働きをする

アメリカ型ポート・オーソリティの日本適用への可能性

- ① 従来型の社会資本の整備を、経済活動に連動させていくという考えがあれば、アメリカ型のPAは受け入れられる
- ② だが、日本はもうそういう時代ではないので、アメリカ型ポート・オーソリティは、日本に

はならない。その時代は終わった。それに近いものがあったから

③ しかし、このままでいいわけではない

中部圏の都市と港湾との関係改善への提言

① 中部＝伊勢湾というもっと広域で考える。広域のエリアで伊勢湾をどうするか、ということ
を考える。環境を考えることが、一番大切である

② 抜けている港環境の魅力と都市の魅力とを港がどうやって生かしていくか

③ ハードの設備はもういい。むしろ、ソフトの設備をどうするか
の議論を集中すべきである。特に、日本政府（財務省、法務省、厚生労働省、農水省など）への提言として、物流・人流の港湾と空港についての「CIQ」（税関手続・入国審査・検疫）の流通効率を改善してもらいたい