

第28回全国大会（北九州港）概要

平成元年度第28回全国大会は10月26（木）～28（土）北九州・商工貿易会館にて開催された。

本大会の共通論題は「港湾と国際経済社会の変貌」と題し、下記の方々により報告・発表され、シンポジウムではこれをもとにして活発に議論がなされた。（詳細は「本号年報」「シンポジウムの概要」を参照して下さい。）

自由論題では、下記の方々により、港湾をめぐる地域経済問題、価格決定問題、埠頭経営・港湾経営問題、港運業問題、そして中国内航輸送問題等について報告がなされた。

会期中港湾視察、見学会、懇談会（参加者80名）が行われ、北九州港と九州・四国・中国経済圏動向等を深める上で有意義な大会であった。

そして会員相互間の親睦、交流も活発に行われる等、懇親会のもつ意義が「きわめて大きいこと」を実感させられた。数々のことが記憶に残る「大会」とさせて頂いたことに対して、北九州市港湾局の関係者をはじめ北九州部会関係者の方々深く感謝申し上げます。

研究報告会

共通論題

- 東アジアにおけるコンテナ港湾の競合……（川村学園女子大学） 遠藤 幸子
- シンガポール港の変化と物流ネットワーク……（日本大学） 山上 徹
- 日中貿易と中国物流体制……（大阪市立大学） 柴田 悦子
- 生産の国際化と国際物流……（横浜港湾短期大学） 鈴木 暁
- 荷主とフォワーダーの海外進出 —
- 国際化の進展と港湾の課題……（明治学院大学） 山村 学
- 世界都市機能集積と沿岸域管理の共生……（名古屋港管理組合） 木村 武彦

自由論題

- 港湾の計画とその地域的課題……（広島商船高等専門学校） 千須和 富士夫
- 港湾価格決定における競争とサービスの効率性
（慶応義塾大学大学院） V.I.D.J.ペレラ
- 神戸栈橋会社の成立事情と埠頭経営……（群馬女子短期大学） 安彦 正一
- 経営史的考察を中心に —
- 港湾補助と港湾経営……（青山学院大学大学院） 金 亨 泰
- 港運業の変貌と課題……（横浜港湾短期大学） 富田 功
- コンテナ化時代に関連して —
- 最貧国における海浜リゾート開発の可能性とその問題点
……（北海学園北見大学） 吉岡 秀輝
- 中国の内航運送管理と改革……（中国武漢海運専科学校） 宋 建 生

シンポジウム概要

港湾と国際経済社会の変貌

平成元年度北九州港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。ここにその要点をとりまとめて収録するものである。

報告テーマ及び報告者は次の通りで、司会は和泉雄三氏（函館大学）であった。

報告テーマ及び報告者

- | | |
|----------------------|-----------------|
| ①東アジアにおけるコンテナ港湾の競合 | （川村学園女子大学）遠藤 幸子 |
| ②シンガポール港の変化と物流ネットワーク | （日本大学）山上 徹 |
| ③日中貿易と中国物流体制 | （大阪市立大学）柴田 悦子 |
| ④生産の国際化と国際物流 | （横浜港湾短期大学校）鈴木 暁 |
| ⑤国際化の進展と港湾の課題 | （明治学院大学）山村 学 |
| ⑥世界都市機能集積と沿岸域管理の共生 | （名古屋港管理組合）木村 武彦 |

司会：函館大学の和泉でございます。今回の報告は、大きく三つのテーマに分けられるように思います。一つは東南アジアにおけるコンテナ港湾についての現状と問題提起、二つは日中貿易と中国物流について、三つめは国際化を日本の港湾の問題として捉えるとどうなるのか、ということです。（各氏が報告について3分程の補足説明）各先生方にはいろいろご質問がでていると思いますが、お答えをいただきながら討論を進めさせていただきたいと思います。では、遠藤先生からお願いいたします。

遠藤：メインポートの港湾体制をめぐる基本的特色とその主要な問題点について、という質問が富田先生から出ております。港湾体制という言葉がどういう意味を含んでいるのかかわりかねますが、現在のメインポートは自然条件・経済社会条件などに恵まれたところが、たまたま、うまい時期・場所・状況に存在していたということが一般的にいえるわけですが、細かい数値については即答しかねます。問題点といえますと、こうした状況がどれくらいの時間スケールで続くのかということがあると思いますが、状況が変われば港湾の構成も影響を受けますので、非常に難しい問題であるというお答えしかできません。

東アジアのコンテナ港湾がこれほどまでに発展したのは、工業化とそれに伴う輸出の増加だけに帰着しているのか、また、工業の急成長の原因は何なのか、というご質問が和泉先生から出ております。地理学の分野では、現状分析しかも統計資料による実証ということに重点が置かれておりまして、政策論を含め将来どういう展開をする

のかという問題はもっとも不得意とするところなわけですが、工業生産高とコンテナ貨物量に比重があったのは、それが実証データとして提唱しやすかったということをご理解いただきたいと思います。

神戸商船大学の三木先生から、トランシップ港は空港のハブセンターと同様の機能をもつと考えてよいかというご質問が出ております。機能そのものとしては両者は同じようなものと考えられると思います。トランシップ港の地位を保つためにはその港が後背地を確保していることが必要なわけですが、それがない場合には存立しえるかどうかという問題がでておりますが、現在のところ事例は浮かばないわけですが、私は理論的には可能であると考えております。

高見先生の方から考察の視点が物の方に偏っているので、流通システム、ソフトの面の視点も必要ではないかという、たいへん有用なアドバイスをいただきました。

司会：フロアの方からご意見、ご質問がございましたらどうぞ。

高見：コンテナおよび物流を扱う場合に、現在、それを動かしている情報システムが重要なんです。シンガポールの場合、非常に発達してしまっていて、すでにコンピュータシステムが人口頭脳の間までできています。日本もそこまでいっているのですが、行政上、企業上の制約がありまして標準化が難しい。シンガポールの場合はそういう制約がないので、日本よりも先に進むのではないかと危惧しています。

司会：その他にご質問がないようでしたら、山上先生どうぞ。

山上：従来、港というものは地域独占で、背後地のものしか使えないという考え方が港湾経済に根強くあるわけですが、コンテナというものは背後地を限定しないのできる輸送手段である。こういうコンテナの属性から港湾競争がおきてくるわけです。物の経済からサービス・情報の経済へ、規模の経済から範囲の経済へ、さらに特化・分化の経済から業際化・連結の経済への移行ということが今日よく言われています。情報、範囲、連結の経済について、港湾の場合考えていかなければならないのは、コンテナ輸送ではなかろうか、とくに連結という意味はネットワークということであろうかと思えます。従来でありますと、できるだけ寄港数を減らして規模の経済性を発揮するため、大型船で運んで、さらにハブ港とスポーク港をフィーダー輸送で運ぶというメカニズムが成立しているわけです。しかし近年、アメリカのような市場でありますと、特定の港にハブをつくってピストン輸送をやるやり方から、若干競争性が激しくなって、例えばニューヨークだけでなく周辺の複数の港に寄って貨物をたくさん集めるケースも増えてきている。できるだけ多くのネットワークをもつことによってメリットが出てくる。そこで港湾の連結の経済を考えなければならぬわけですが、それには人・物・情報の交流のための協調化戦略とサービスの差別化を考えなければならぬし、それが東アジアで、日本のチャレンジャー港がリーダー港と競争するには大切な要素ではないでしょうか。

木村先生からのご質問ですが、コンテナ輸送に関しては、港は必ずしも地域独占ではなくなくなってきており、そこで競争がおこなわれているので東アジアを同一の市場と捉えていいのではないかと思います。

もう一つ、シンガポールと香港について付け加えておきますと、内部要因と外部要因ということでいいますと、シンガポール自体の経済発展とASEAN諸国の経済状態が、どうなるかによって非常に不確実な要素をもってありますが、1988年は11.1%の高度成長をしたということで外部要因がかなりよかった。差別化戦略ということで考えますと、自由港の特徴として管理が一元化できていることで情報の処理が合理的にできるという面があります。それからパースの優先使用が徹底していること、通関手続きやタックスの面など、内部要因でかなり差別化がされてきているわけで、ポートセールスには非常に有利な条件をもっています。香港については、不確実要素として、97年変換ということがあります。また、レッセフェール、積極的非介入という原則があって、コンテナが民間になっているということのメリットが今まででっていたわけですが、今後それが生かされるかどうか。それから、シンガポールも香港も農業部門をもっていないので、食料は外部に依存するということで、経済的に不安定になりますと、かなりもろい面もあるのではないかと思います。

司会：ありがとうございました。ご質問がなければ、鈴木先生お願いします。

鈴木：ご質問を大きく三つに分けてお答えしたいと思います。遠藤先生からのご質問で、主要企業に関する港湾利用の具体的な流通システムについてですが、メーカーの海外物流戦略について、例えばソニーがロサンゼルスでフォワーダーとの共同の物流拠点整備を展開しています。少なくとも輸出貨物については、日本の港湾においてもメーカーと物流子会社、あるいはメーカーそのものとのタイアップで、上屋とか倉庫の拠点整備が進んでおります。

次にコモンキャリアについてのご質問ですが、やや悲観的な報告をしましたが、市場の縮小についてそうでない側面もあるのではないかと、また、大手の国際物流企業の経営戦略についても知りたいというご指摘があります。国際複合輸送において、フォワーダー独自のメニュー開発のためには、情報システム化や、海外に法人を設立して物流サービスを展開して荷主のニーズに答えるということがあるかと思えます。

田中先生やフロアーの高見先生からご指摘があったように、情報化、ネットワーク化が国際物流をみる上で重要なわけです。最近の新聞によりますと日本郵船がB.L.ナンバーによる貨物追跡システムを開発しています。この場合キャリアーではありませんが、そのシステムはフォワーダーにも将来利用の可能性は大いにあるだろうと思います。コモンキャリアーが情報システム化に今後取り組んでいくことによって、荷主の需要追従という一方で、需要創造型の行動も出てきますので、荷主の物流支配とコモンキャリアーとしてのフォワーダーとの力関係、綱引きがますます激しく展開さ

れるのではないかと思います。

木村先生からのご質問で、コモンキャリアの市場縮小に関連して港湾の役割がはっきりしないということですが、輸出の割合が相対的に低下して、一方、輸入が製品を中心として増えているということから、従来の輸出中心であった港湾設備が輸入機能中心に変わらざるをえない。港湾管理者とくに東京あたりでは、輸入のための港湾施設整備を重視しています。こういう形での港湾の役割変化がみられるのではないかと思います。

日比野：流通の拠点は、ネットワークシステムの発達、ソフトの費用が安くなってきたことによって集中化されているのではないかと思います。こういうことからフォワーダーは、他人の運送、技術を応用して一つの流通体系を商品化していくという傾向にあると思うんですが、この点について、ご意見をお聞かせください。

鈴木：この点については田中先生へのお答えと繰り返しになりますが、需要創造的な国際複合輸送のメニューを開拓することでフォワーダーの位置づけが高まるのではないかと思います。海外へのフォワーダーの進出ですが、三国間物流についてもフォワーダーの役割が強くなるのではないかと。アメリカや西ドイツのフォワーダーなどはキャリアーと同等、荷主に対しても同等の力関係をもっているときいていますが、日本のフォワーダーも日通をはじめ、独占的な大企業であれば、新しいメニューの開発によって、荷主との関係で対等に近づく可能性もあるのではないかと、ただし、中小のフォワーダーはむしろ非常に厳しいのではなからうかと思います。

司会：では次に柴田先生、どうぞ。

柴田：多数質問をいただきありがとうございます。最初に木村先生のご質問で、港湾管理が地方委譲されたが基本的にうまくいっていないということに関して、中国の状態からみて港湾政策の遅れを具体的に指摘できないかということでした。こういう例があります。地方の港は独立採算でやっていて、利潤が当初の計画よりあがった場合にはそれは留保されて、港が活性化するのですが、ただこの場合一定の貨物量が確保されるという前提が充たされたときに限られます。貨物が集まらなくても、なお港の会計状態を保とうと思うと、なんらかの収益性のある事業をしなければならぬ。自由化の動きで、直接利潤に結びつくホテルとか他の施設の経営もできるわけですが、しかし、そういうところに管理経営のウエイトが割かれるという実態をみますと、地方委譲の矛盾もみるわけです。

次に武漢からいらしている宋先生と日比野先生からよく似たご質問で、内陸部の物流体制の合理化についてどう思うか、鉄道の効果的利用があるのではないかと、ということでした。なにせ大きな国ですから、貨物の輸送も船、鉄道、トラックさらに人力・馬力といろいろあるわけですが、マクロでみて鉄道の果たしている役割は圧倒的に大きいといえます。鉄道は各港に入っていて、上海も南京も武漢も鉄道と接続し

ております。ただ、粗大貨物などはもっと水運を利用すべきではないか、また鉄道も満杯ですからその対策が必要になっています。さらにコンピュータ処理などの情報化などもこれからの課題といえます。

最後に和泉先生からのご指摘で、注目される沿岸地区、経済特区の経済不振を含めて、経済発展のテンポが緩やかなことは問題だが、将来、長江、鉄道、自動車などの交通の発達によってまだまだ前途は洋々としているのではないか。つまり、中国の国内市場の巨大性や古い歴史を考えれば、将来計画は30年、50年単位で考えるべきで、短期間での結論は避けるべきだというご指摘でして、私もその通りだと思います。

司会：それでは次に、山村先生をお願いいたします。

山村：木村さんからなんですが、個別企業の国際化の過程で港湾はどうあるべきでしょうかと、というご質問です。こうあるべきだという返事はできないのですが、個別企業の国際化の過程でいろいろな問題がでてきておりますが、新しい港湾の動きとしましては、港湾での取引機能ないしそれを代行する港運業界の進出もありうる、また港湾に集配機能が結びついてそこで流通加工機能も加わってくるだろう。こういう面につきましては、かつて日本が経済発展をしていく中で、海外の市場開発の過程で相手の国の港湾をどう利用したのかということも調べてみる必要があると思います。

国際経済大学の松本先生とそれから高見先生から、港湾管理者のマーケティングは具体的にはどうやるべきか、またそれには限界があるのではないかと、ということです。確かに限界があるとは思いますが、港湾管理者はマーケティングを展開していくときに、単に船社ないし港運業者を相手にするだけでなく、直接荷主に結びついていかなければならない。実際、荷主の関連の業界から資料を収集して分析を行っているところもあります。また、第三セクターないし関連の協会を通じて展開されていくように感じております。

それから、港湾機能の強化とは具体的にどんなものかということですが、一つは情報システムの強化、もう一つは一貫システム化ということが重要になってくる、ですから従来の本来の機能に業実的な業務がプラスされてより高度な港湾機能に変えていかなければならないということです。

つぎに港湾労働については、海事検定の田中さんからのご指摘のとおり、長期的な港湾労働の基本政策を確立することが先決だと思います。ですが、いま現在の問題にどう対応したらいいかといえますと、弾力的に労働力を確保する対応をしなければいけない。そして、抜本的には新港労法の問題や外国人労働の問題もからまってきます。

高見：国際化というのは、国際的な価値の平均化、生産性の平均化という動きだと思うんです。そのためにあらゆる商品流通の障壁を取り払っていくという動きがECやアメリカでは進んでいる。日本の農産物輸入の自由化や流通機構の改善の問題も同様で、体制的に遅れた経済組織、社会構造を国際的にならしていかなければ大きな商品

流通は起こりえない。生産性、能率、商品流通などの問題は、結局コストの問題として港にもろにかかってくると思うんです。

労働問題についてですが、ロッテルダムのECTターミナルでは、フォーギャング・スリーフト・システムをとっていて、8時間労働制、非常に高い賃金の支払いが行われているし、1年通しての作業日程が組まれている。これができるためには貨物、労働力を集中しなければならないわけで、日本のようにバラバラにあちこちに細かいものがあるようでは危機は切り抜けられない。

田中：港湾労働は長い間、労使の間の懸案事項なわけですが。労働力に関しては労使とも対応を怠ってきたわけでそのツケが全部今の段階にきている。他の労働市場と違う面がある、そこへもってきて外国人労働の問題がすでにできてきている。当座の問題を解決するためにも基本的な問題をやらないとだめだと思うわけです。

千須和：高見先生の問題提起のしかたについて一言申し上げます。国際化の今日的な意味は資本と労働の自由化なのであって、資本は安い労働を利用しながら、より有利に剰余価値を獲得できる機会を作り出してきている。このことを見落とすと表に出てきた国際化の現象だけを説明することになってしまう。これまで日本の資本は東南アジアや中国における低労賃市場を足場として超過利潤を獲得してきてたし、そのことによってコンテナの活動が非常に活発化していると思うんです。

司会：あと15分ほどご自由に議論していただきたいと思います。

富田：国際経済社会の変貌というとき、なにがどう変わったのか、一言ずつお聞きかせください。

木村：80年代の経済社会の構造というのが国内問題として捉えるだけではどうにもならず、世界的な関係の中でしか動かない。とくに東京の場合、国際金融市場としての要素が強くなってきましたので、そういう意味で構造変化がおき、人口の集中という形で現われ、さらに臨海部のスプロール化という開発の方向の圧力となってきた、というふう捉えています。

山村：貿易の不均衡化が非常に拡大してきた、海外製品の輸入が非常に増えた、N I E S 諸国からの追い上げが高まった、そしてこれが港湾にどういう影響を与えてきたのかという面に焦点をあてて国際化の進展を捉えたということです。

鈴木：生産の国際化との関係で東南アジアの位置づけについて補足を加えて説明させていただきます。日本からの製品輸出が減って、製品輸入が増えているという局面なんです。実はこれは東南アジアを抱き込んで対米市場を睨んでの動きだと捉えるべきだと思います。製品輸出が減ったとはいっても、東南アジアに進出した企業の製品がアメリカに流れ込んでいるということであって、従来の日本の輸出主導型の貿易構造については全く変化がない。製品輸入についても、消費物資に関しては日用品であるとか、比較的価格の安いものが輸入されているのであって、伝統的な垂直貿易の

流れは根強く残っているのではないかと思います。

柴田：わが国の戦後の経済発展というのは、対米貿易を中心にしまして、資本主義諸国間との取引の中で発展してきたといえると思います。しかし今後は、社会主義市場を無視することができない事態となっております、もっとも近隣の中国というのをいったいどう捉えたらよいのか、過去の日中貿易を振り返りながら、港湾・物流という視点からみても、そういう問題意識があったわけです。

山上：コンテナの国際競争という面をみますと、NIE S諸国を含めた東アジアで新興港が急速に現われて、わが国の多くの港が同一の土俵で競争を強いられてきている。そういうなかでは日本の港もランクづけをして競争戦略をたてる必要があるのではないかと。今後ますます海運のグローバル化をして競争が進んでいくと思いますので、市場の需要を創出するというのを管理者が考えないと、投資がフィードバックしないのではないかと。単なる統一的な行政の指導のもとにやっているだけではアジアの方からの競争が激しくなってくれば地域振興に通じなくなってしまうのではないかと、というようなことから競争戦略をもっと類型化してつめなければ駄目なのではないかということも提起したわけです。

遠藤：地理学的に国際化といいますと、東京を頂点とした都市のランクづけがあるわけですが、一方で低次に位置した都市あるいは地域が、人・モノ・情報などの流れのなかにおいて世界と直結する時代、というふうに捉えています。

司会：一応三つのジャンルに分けて討論してきました、それなりに新しい知識が得られましたし、問題も拡大したのではないかと思います。総括して問題点をあげますと、共通論題の国際化という言葉は人によって内容がかなり異なるわけですし、そもそも国際化とは何かということが課題として残ったと思います。限られた時間でしたが、充実した内容だったと思います。どうもありがとうございました。（拍手）

〔記・堀野正人（横浜アカデミー）〕

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. 平成2年5月12日（土）午後2:00～5:00
 横浜マリタイムミュージアム（帆船日本丸記念財団） 参加者：21名
 テーマと発表者名
 1) 国際複合一貫輸送と港湾運送 流通経済大学 市来清也氏
 2) 首都圏物流とウォーターフロント 東京都市再開発促進会 谷端政嗣氏
- ※なお第1回 ウォーターフロント研究会を次のように開催した。
2. 平成2年6月9日（土）午後2:00～5:00
 日本大学会館 参加者：23名
 テーマと発表者名
 1) ウォーターフロントと国際物流の競争戦略 日本大学 山上 徹氏
 2) 東京湾の漁業権について 関東学院大学 小林照夫氏
 （文責・山上 徹）

〔関西部会〕

1. 平成元年11月10日（金）
 報告者 岸川 通 蔵氏（K.K.アワヅ）
 テーマ 地方コンテナ港新設の是非をめぐって
 参加者 23名
2. 平成2年6月8日（金）
 報告者 金井 萬 造氏（地域計画建築研究所）
 テーマ 港湾再開発の計画と課題
 参加者 27名
 （文責・柴田悦子）

〔中 部 部 会〕

1. 平成2年8月24日

次の内容により、部会が開催された。

開会の辞 日本港湾経済学会中部部会
会 長 井 関 弘太郎

挨拶 日本港湾経済学会
会 長 北 見 俊 郎

「経済のソフト化と貿易構造の変化—特に名古屋港のケースについて—」

研究報告者：石 瀬 隆 氏（愛知学院大学）

司 会 者：真 継 隆 氏（名古屋大学）

予定討論者：山 田 健 治 氏（岐阜経済大学）

「通信と港湾 — テレポートと関連させて—」

研究報告者：河 村 真 氏（名古屋大学大学院）

司 会 者：林 上 氏（名古屋大学）

予定討論者：木 村 武 彦 氏（名古屋港管理組合）

「港湾の背後地経済圏開発 — 名古屋港と北陸三県—」

研究報告者：松 永 嘉 夫 氏（名古屋市立大学）

司 会 者：菅 沼 澄 氏（愛 知 大 学）

予定討論者：高 橋 治 朗 氏（名港海運㈱）

韓国港湾経済学会

第5回 韓・日港湾経済学，国際学術発表大会

平成2年7月13日から14日の2日間，韓国港湾経済学会が木浦大学校にて開催されました。日本側からの参加者は，山上徹（日本大学），富田功（横浜港湾短期大学校）大浜慶和（青森中央短期大学），筒浦明（北海学園大学）の4名が招請・参加致しました。

先ず，会長朴餅洪氏（圓光大学校教授）より共通論題『港湾と地域経済発展』との問題提起がなされ，発表・報告が開会した。第一日目，日本側より山上，「国際コンテナ港の活性化策についての一考察」，富田功，「港湾と地域経済の発展」，第二日目，大浜慶和，「国際物流と港運経営について」，そして自由討論として筒浦明，「北海道における港湾と地域経済発展」の報告をしました。韓国側から趙相弼（木浦大学校），「木浦港開発与件変化に対する長期開発戦略」等が報告され，その後，総合討論がおこなわれた。感想としては，日本港湾経済学会以上に活発な討議がなされたことと，会員の年令が若いように思われた。さらに韓国・日本の港湾の諸条件における経済的歴史的な相違等もあり，質疑の際に正確に理解されたのかどうか疑問は残るものの，国際学会としての意義は達成され，韓日の人的交流の役割をも果たされたと存じます。また第一日，二日目の報告終了後，木浦市内のホテルでパーティが開催され，韓国功労者，日本側被招請者に記念牌が贈呈された。ただ2日目の木浦港の視察が中止になったことが残念であった。しかし，この2日間朴会長はじめ，多くの方々から終始心温まる配慮を賜り感謝の気持ちで一杯です。

結論的には，学会としてこの国際学術発表大会を6回，10回と会を継続することが大切である。

また，より国際交流を深め，国際学術大会に相応しいものにすることを考慮すべき時期にきているものと考ええる。さらに，両国間の垣根を少なくし研究の交流を充実できうる学会体制の確立が必要不可欠となるように考えられる。

（文責・大浜慶和）

編 集 後 記

昭和期の混乱と経済成長を鞘の中におさめ、今、わが国は経済の安定と真の豊かさを求めて、模索の時代に入った。特に、浅海に恵まれた臨海部を持つ我が国は、戦後の一連の重化学工業時代を臨海部の埋め立てによる工業団地の造成と表裏一体化させて、現実のものにしてきた。その結果、我が国の沿岸域には、日本の経済を担っている巨大企業の主力工場がところ狭しと立地した。しかし、生産と消費の調和ある生活こそが「真の豊かさ」ではないかと問われはじめたとき、我々の手近な場所には余暇を楽しむ海辺さえ失われていた。

最近、「パブリック・アクセス」、海は我々のものという考え方を中心に、ウォーターフロント問題が重要な課題を占めてきている。そのような現実の中で、港を中心に沿岸域の生産活動に研究の視覚を置く当日本港湾経済学会が、この度、京浜工業地帯の中核をなし我が国の経済発展の一翼を担ってきた川崎を舞台に、「ウォーターフロント開発と港」を共通論題として論じることの意味は、大きいと言える。理論は理論として構築されるものではなく、常に理論は実証に基づき構築され、実証によって規定されるものであるからである。

(小林 照夫記)

年報編集委員（50音順）

- 安 彦 正 一 （群馬女子短期大学助教授）
 小 林 照 夫 （関東学院大学教授）
 柴 田 悦 子 （大阪市立大学教授）
 徳 田 欣 次 （釧路公立大学教授）
 富 田 功 （横浜港湾短期大学校教官）
 松 橋 幸 一 （横浜港湾短期大学校教官）
 三 村 真 人 （神奈川県立外語短期大学教授）
 山 上 徹 （日本大学教授）

◆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）
1989年	第28回大会（北九州港）	共通論題（港湾と国際経済社会の変貌）
1990年	第29回大会（川崎港）	共通論題（ウォーターフロント開発と港）

港湾経済研究

（日本港湾経済学会年報・No.28）

1990年10月20日 印刷
1990年10月25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