

学会記事

第29回全国大会（川崎港）概要

平成22年度第29回全国大会は10月25日（木）～27日（土）、川崎市・産業振興会館にて開催されました。

本大会の共通論題は「ウォーターフロント開発と港」と題し、下記の会員により報告・発表され、シンポジウムではこれを基にして活発に議論が行われました（詳細については、『本号年報』の“シンポジウムの概要”を参照して下さい）。

自由論題では、下記の会員により、港湾産業問題、港湾費用問題、港湾財政問題、港運経営問題等について報告・発表されました。

会期中港湾視察、見学会、懇親会（参加者90名）も開催され、首都圏経済に果たす川崎港の役割を深める上で有意義な大会でありました。川崎市港湾局の関係者をはじめ関係業界の方々に深く感謝申し上げます。

研究報告会

共通論題

ウォーターフロント開発と港……………	（韓国全州大学校）	金	在	河
千葉のウォーターフロントの地域構造……	（川村学園女子大学）	遠	藤	幸子
帆船海王丸とウォーターフロント政策……………	（富山商船高専）	雨	宮	洋司
ウォーターフロント開発と漁業権問題……………	（関東学院大学）	小	林	照夫
港湾景観の分析と評価……………	（大阪市港湾局）	芦	見	忠志
	（大阪産業大学）	榎	原	和彦
ウォーターフロント問題の基本的課題……………	（青山学院大学）	北	見	俊郎

自由論題

港湾産業の独立性に関する一考察……………	（青山学院大学大学院）	金	亨	泰
港湾諸費用形成要素と競争条件……………	（広島商船高専）	千	須和	富士夫
横浜港における港湾産業の生産力構造……	（港湾職業訓練短大）	松	橋	幸一
国際化と港湾財政……………	（名古屋コンテナ埠頭）	日	比野	光伸
港運経営の変貌と企業経営戦略……………	（港湾職業訓練短大）	富	田	功
富士川舟運と清水湊の形成……………	（国際経済情報専門学校）	谷		任

シンポジウム概要 ウォーターフロント開発と港

平成2年度川崎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中心に行なわれた。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、司会は柴田悦子（大阪市立大学）、山上徹（日本大学）の両氏であった。

報告テーマ及び報告者

- | | |
|--------------------|-----------------|
| ①ウォーターフロント開発と港 | （韓国全州大学校）金 在河 |
| ②千葉のウォーターフロントの地域構造 | （川村学園女子大学）遠藤 幸子 |
| ③帆船海王丸とウォーターフロント政策 | （富山商船高専）雨宮 洋司 |
| ④ウォーターフロント開発と漁業権問題 | （関東学院大学）小林 照夫 |
| ⑤港湾景観の分析と評価 | （大阪産業大学）榊原 和彦 |
| ⑥ウォーターフロント問題の基本的課題 | （青山学院大学）北見 俊郎 |

司会：シンポジウムのご案内を出しましたところ、運輸省がウォーターフロントについての調査、啓発をやっているので説明をしたいということですので、まず、金子聡さんにお話をさせていただきたいと思います。

金子（運輸省港湾局）：今から5年前、成熟化社会に備えた港湾整備政策として「21世紀への港湾」をつくったわけですが、これは、それまでとどこが違うのかといいますと、総合的な港湾空間の創造ということにあります。物流と産業と生活の三つの機能を調和よく導入して、お互いに連携させ、よりよい港湾をつかっていこうというわけです。

しかし、それから後の5年間というのは、ずいぶん社会経済環境というのが変化してきて、例えば、円高、内需主導型経済、地価問題、一極集中といった問題が出てきた。このような中で、港もこれらの変化に適切に対応していく必要があるし、私たちが進めてきた「21世紀への港湾」は基調としては変わりませんが、しかし、不十分な点もあった。広くとらえてみると、私たちが進めようと思っている港づくりというのも、いってみれば豊かなウォーターフロントをつくるということではなからうかということ、新しい政策を「豊かなウォーターフロントをめざして」という名前にいたしました。従来の政策とどこが違うのかといいますと、総合的な港湾空間の質の向上ということであり、まず、港湾、ウォーターフロントというのは機能だけの場ではないので、もっと、空間としての質ということを問題にして、使いやすく美しい港湾というのを作っていききたい。第二には、コンテナを中心により高度な物流空間の形

成ということが強調されるだろう。三番目に、クルージングとか、空港アクセス、幹線交通、近隣諸国との高速の国際航路などいろんな海上交通が増えています、これらにも重点を置きたい。

また、国土の均衡ある発展への貢献ということを国としましては大事にしたい。臨海部における定住基盤の整備、地方、地域への影響、大都市問題、生活環境の悪化、こういったものへの対応も、ウォーターフロントで受け持つべきものではないでしょうか。

それから、豊かなウォーターフロントを実現するための政策手段として強調したいことは、いろんな人と協調しながらやっていく、つまり、港湾管理者を中心として、民間、港湾所在の地元自治体などと密接な連携をとりながら進めていきたいと考えています。

司会：どうもありがとうございました。それでは、ウォーターフロントの性格をどう考えたらよいのか、どのような定義をしたらよいのか、というような質問がいろんな先生から来ておりますので、各々、一言ずつお考えを述べていただこうと思います。

北見：ウォーターフロントとは何かということは、経済学や社会学といった社会科学系の分野からですと、やはり歴史的に一回分析をちゃんとしてみなければ、ほんとはわからないと思います。しかし、大きくつかまえば、港湾都市の臨海部再開発の一つの課題ではないかと思います。

榊原：景観という観点からとらえると、ウォーターフロント一般には、少なくともオープンスペース、水、自然があって、そういったものが一体となって形成される景観がウォーターフロントの景観だろうと思います。

小林：水辺を都市生活の中で、生活文化の中でどういうふうに対応させていくかというところに問題があると思います。

雨宮：私はウォーターフロントについては、地理的なことを念頭において、海、港、川、運河といったところに、その地における人びとの暮らしがどのようにかかっているか、というところでもらえております。

遠藤：これまでの臨海部、沿岸部、海岸部といった言葉では表現しきれないような、つまり、自然に回帰するという状況、そこに人間が生きているという、それをひっくり返す意味で、ウォーターフロントというものが存在すべきであると考えております。

金：一つの言葉は哲学です。ウォーターフロントは海辺に沿った土地ということですが、歴史学、理論、応用科学によって明らかにされなければならないと思います。

司会：フローアの方で何かご意見がございましたらどうぞ。

中本（昭）：政策課題としてウォーターフロントと言われるんですが、概念の問題として言葉をはっきりとらえた政策をしないと誤解されると思うんです。ウォーターフロントといえば、つねに開発だといわれてるんですが、開発してはいけない部分も

あるわけですね。行政があまり焦って政策を前面に出して、認知を受けないままに言葉だけがあやふやで一人歩きしているような気がするわけです。一般市民はウォーターフロントというのは、港湾地域の中でリゾートがあって、リクリエーション施設ができるんだと勘違いをしております。

司会：それでは、前の先生方、お互いにウォーターフロント概念についてやりとりがありましたらどうぞ。

北見：私はウォーターフロントという言葉に対しては非常に冷ややかな態度をとっているんです。これはマスコミが作り出した言葉であって、それに行政が乗かった。こういうやりかたというのは非常に注意すべきだと思うんです。アメニティという言葉もそうなのですが、価値観とか、それに対してどう感ずるのかという主観的要素が入ってくるような問題については、概念規定が決まらないうちは使ってはいけないと思いますね。

雨宮：ご指摘のように、一つのキャッチフレーズが政策とともに歩いているという感じがする。学問上の土台からこちらが定義を攻めていって、政策的用語とは違うもので形づくっていく、そういう力も必要じゃないかという感じがします。

榊原：アメニティというのは不明確な概念といわれましたが、日本で使われ始めたのは、環境庁あたりが快適環境なんて言い出したんですが、イギリスの都市計画法ができた段階では、一番最初からアメニティという概念が入っていたわけです。それが都市計画の重要な目標の一つとしてあるわけで、そういうものを実は我々が知らなかった。そういうことを追求しないところにも問題があるわけです。

司会：ありがとうございました。各先生にたくさんの質問がまいておりますので、次へテーマを移したいと思います。遠藤先生からお願いします。

遠藤：まず、堀野先生から、昭和40年代以降の土地利用の変遷というものを都市基盤の整備によって説明されましたが、千葉以西の産業構造の変化とはどうかかわっているでしょうか、というご質問です。ウォーターフロントの開発、括弧つきのなんですけど、というものを推進する要素の一つとして、重化学工業の停滞、重厚長大から軽薄短小へという産業構造の変換というものがあります。やはり、この地域にそのような傾向は多少みられるわけですし、それが一つの原動力となっていると思います。ただし、すでに作られた造船業なり、石油関係の工場にしましても、そこはすでに私有地として、そこの企業の理念でもって新たに開発が行なわれるということは、大きな問題を提示するのではないかと考えております。

次に、高見先生からですが、ウォーターフロントという言葉は今から20年くらい前に、港湾の水際線の経済効率を研究する場合に使われていましたが、これが我が国で使用された始まりです、と書かれておまして、ウォーターフロントの概念の中にもう少し歴史的なものの見方というものを加えるべきではないか、というご質問です。

その通りだと思いますが、ただ、諸外国の場合と我が国の場合、非常に状況も異なります。さらに現在、諸外国でウォーターフロントという意味がどういうふうな形で使われているのか、明確には伝わってきていませんので、そういったことも問題なわけです。

司会：金先生に鈴木先生と神代先生から、ウォーターフロントの開発と環境保全は矛盾しないのか、両立可能かというご質問なんですがいかがでしょう。難しい問題ですが。

金：両立可能かということですが、可能ではなくて、ゾレンですね、当たり前です。誰のためのウォーターフロント開発ですか、環境保全ですか。それは人間の生命を維持するための環境保全であり、ウォーターフロント開発だと思います。韓国は1960年代の高度成長とともに埋立によって、西海岸では漁業ができなくなりました。また、各地で生活、工業排水で赤潮が発生して漁業が駄目になっています。海の汚染は国際的な問題です。

司会：雨宮先生。ウォーターフロントも金太郎方式ですね、いろんなイベントをやっても失敗するんじゃないかとも言われていますが、海王丸を実現されたことについてだご質問がきておりますので、お答えをお願いします。

雨宮：まず、海王丸っていったいどんな船なのか、という質問があります。世界に30隻ぐらい大型の現役の帆船があります。そのうち1930年に造られて、現役をやめざるを得なくなった1隻が海王丸です。これは、地方にある商船学校のために造った船なんです、戦後、運輸省のところへ集中しまして、全体に使われるようになった。4本マストのバーク型と言いまして、現在はそれらの2世が活躍しています。

名古屋港管理組合の木村先生からのご質問で、住民参加の形態ということを行いました、その他にどういう方法を組合せたら、海辺への関心が長続きするのだろうか、ということ。これが、今後のウォーターフロントの鍵を握っていくのではないかと思います。運輸省の方で、21世紀の港湾からウォーターフロントを目指していくということになりますと、これは運輸省の権限を越えた部分まで概念は広がっていかざるを得ない。また、地方において、ウォーターフロントというのは、各階層が思い思いいろいろ考えております。海王丸についていえば、住民のボランティア組織ができあがっており、これが自分の意欲で、行政機関にいろいろな注文をつけています。もう一つはですね、海辺の近くに、売れ残った土地売却のため、海辺とは関係のない企業をどんどん誘致した。今後それらの産業がウォーターフロントおよび人びととの暮らしとの中で、どういふうに対応していくのか。産業・企業、住民、行政との緊張関係を長続きさせるのが関心をつなげていくのではない。そう成り得るなあ、という例がもうすでに始まっておりまして、ウラジオストックには3連の帆船がございまして、富山新港に、つい2週間ほど前入ったわけ。それと市民の交流ですとか、

新しいイベントが市民を中心にして行なわれています。

司会：小林先生、漁業補償というのは日本独特の権利主張ではないかといわれているんですが、和泉先生はじめ質問がありますのでよろしくお願いします。

小林：現在、ウォーターフロントに問われている課題は、一方には地球的な部分での問題がある。もう一つは、水辺とそれぞれの生活文化との関わりあいの問題だと思うんです。今、日本がかなり豊かになると、例えば横浜港に跨がったベイブリッジはたいへん立派で見栄えのする橋ですが、これはランドスケープを配慮しながらできたんだと思うんです。つまり、開発だけの論理あるいは基幹産業をつくらなければならないという論理の中で、ものが考えられてきた時代と違って、生活文化との対応という形でものをとらえた時に、ウォーターフロントへの対応というのはずいぶん変わってくるんだろうと思います。

今日、私が漁業権問題というものをあえて提起させていただいたのは、日本には、個別的な日本的な問題があるだろうという気がするわけです。たとえば、日本人にとっては、魚という問題は食生活のうちに切り離すことのできない問題なわけです。そして、200海里問題が出てきて、沿岸漁業ということが再び叫ばれるようになったんですね。そうすると、いままで、東京湾を例にみると、基幹産業をという形で、沿岸部は多額の漁業補償費と漁民の転業問題という2つの課題を基底としながら、臨海部開発というのが公然と行なわれてきた。一方では、漁民は金だけとってどうしようもないじゃないかという話が出て、また、一方では漁業権問題がネックになって、いままで通りの開発がしにくくなった。ところが、横浜の場合といえはオイルショックで転業が困難になってきて、2割ばかりが転業できなかった。それによって逆に柴の漁業が残って、海が守られてきた現実というのがあるんですね。これは、ウォーターフロントに対する、生活文化の対応がなされた一つの例だろうと思うわけです。

和泉先生から、漁業補償の問題を地代として、地先海面における所有権をどう考えたらよいか、というご質問なんですが、これは歴史的にみると、いろいろと解釈の仕方は違っている。しかし現実的な形としては、明治8年に決められた海面官有の論理というのが、漁民から見れば海面借区制、つまり、官が所有しているものをお借りするという論理が基本的に生きていると思うんです。ですから、村民共有の権利として裏株の制度ないし魚介層を採取する権利というものが続いてきたのが、許可料という形でオーソライズされてきたわけですが、ある意味で、やはり地代的な側面をもっていると思います。

司会：フロアーからご質問ございませんか。

千須和：戦後経済民主化の手段として、地主小作制を解体し、近代的な自立農を保証するという農地改革が行われた。これとの類比で、戦後の網元制度の改革があって平等な漁業権を保有するようになった。そういう意味で、漁業権というものが明治の

段階との補償とは性質の違うものであると理解しています。

小林：ご指摘の通りなのですが、戦後の民主化問題を資本主義の図式としてとらえれば、そういう形なんですね。ですけれど、具体的な歴史的事象の中では、少なくとも横浜の漁村においては、網元とそれ以外という明確な関係というのはそれほどなかった、ということをつけ加えておきたいと思います。

司会：では、榊原先生に、港湾の景観を分析された方法について、群馬女子短大の安彦先生をはじめご質問をいただいておりますのでお願いします。

榊原：写真が季節によって見方が違うのではないかということですが、実際に集まってきた写真を見ますと出来合いの写真を送ってきたと思われるものがほとんどですので、そういう意味では季節感をも代表する景観であると解釈できると思います。発送した割に海外からの回答が少ないが、その辺に問題はないかというご指摘ですが、絶対数で見れば国内より多いので統計的にみれば問題はないだろうと思います。ところが、港湾の属性の差が国内よりずいぶん大きいだろうと思いますので、その辺で問題はあられるかもしれません。

別の質問で、イメージの選定の仕方の問題があるのではないか、ということです。確かにそうできて、目に見える光景を問題にするだけでなく、ベストセラーや流行歌の中の港がイメージの表現であり、また、反対にそこからイメージが形成されるという作用があるわけで、そういうイメージブランニングというのも重要です。

司会：岡田先生からの、産業空間と生活空間はどのような整備が望ましいのでしょうか、というご質問についてはいかがでしょうか。

榊原：空間の整備と景観の整備は違うわけでして、景観がどうあるべきかという点から考えますと、日常性と非日常性ということとかわかると思うんです。例えば、マルセイユでは、旧港の景観はなるべく保全して市民に開放しているわけですが、一方で、今大規模に作っている港湾については、港や工業地としての機能が第一で、景観的には日常の空間とグリーンベルトのようなもので分離しようとしている。しかし、たとえば大阪港のように、緑化して見えなくしろといったって、分離する余地さえないところでは不可能なわけです。産業的空間は非日常の景観でしょうが、かつて公害問題が顕在化する前は、我々は工場の煙や姿を希望の象徴として見たわけですから、美しいかどうかは別として見られるものとして整備すべきだと思います。

司会：北見先生には質問が多いんですが、港湾の総合的空間ということではいかがでしょうか。

北見：歴史的には港とかターミナルが中核になってほとんどの都市というのはできております。そういうオリジナルな港と都市の機能、そこに住んでいる市民等々を総合的に考えてみますと、スケールが小さかったり古い形であっても、港町というのは、今流に言うとその総合的な空間ではないかなと思っております。問題はそこ

に住んでいる市民なり住民が主人公であって、その人たちのために港も貢献し得るものでなければならぬ。現代的に焼き直すとその通りにはいかないかもしれませんが、基本的にはそうだと思うんです

井関：欧米において本当にウォーターフロントというのはあるんですか。たとえば、ニースもモナコもあれは城下町ですね。それがたまたま海に面してあり、リゾート地域になっている。ヨーロッパにおいて埋立地らしいものはなくて、ウォーターフロントというものを感ぜないんです。むしろ、日本の方が水辺に対する感覚というのは高いのではないか。江戸時代の水辺空間の利用、市民がそこを愛するということが海岸に面するところだけではなくて内陸の河川にもみられる。これは日本的な文化だと思います。そういう中でウォーターフロントを考えていけないのか、ということを変えて伺います。

小林：イギリスの場合で言いますと、河川の沿岸部は非常に開発されているけれども、海の沿岸部はむしろ保全されてきた。つまり、沿岸部の概念、ディベロップする概念が違うんですね。こういういろんな事例を通しながら、日本的な生活文化の中で位置付けていくべきだろうと思うんです。

北見：ウォーターフロントの概念規定は、もうすこし具体的な問題が出てきて、それを分析して後から説明づけるということになるかと思います。外国のウォーターフロントの中身は日本とだいぶ違う。それから、日本的な面については、日本の特殊性を認めながらも、長い目で見たら世界的普遍性ということを見つけていかなければ狭くなるのではないかと考えています。

司会：今回のシンポジウムは、比較的焦点のあった議論が行なわれたのではないかと思います。ウォーターフロントの概念自体がきわめて多面的であるため、その取り上げ方については若干の差があったのは止むを得ないと思います。ただ、これは物的な側面を問題にするのではなくて、そこでの人間生活、あるいは地域住民のあり方を、それも都市づくりから来る歴史的、文化的な側面を含めて考えていかなければならないということは共通の認識になったように思います。どうもありがとうございました。（拍手）

[記・堀野正人（横浜港湾短期大学校）]

部会活動状況

〔関東部会〕

平成3年の部会は、次の通りである。

1. 平成3年1月26日(土) 午後2:00～4:00

(於 日本港湾協会 参加者17名)

テーマと報告者

- 1) 中国の沿海港湾の発展及び計画 中国交通部 姜 萍氏
- 2) 多国籍企業の国際物流戦略について 横浜港湾短期大学校 鈴木 暁氏

2. 平成3年5月11日(土) 午後1:00～3:00

(於 横浜マリタイムミュージアム 参加者26名)

- 1) 港湾地代論 横浜港湾経済研究所 高見玄一郎氏
- 2) ウォーターフロントにおけるレジャー施設の立地
川村学園女子大学 遠藤幸子氏

報告会終了後、多くの参加会員は、「日本丸」を観覧した。また常任理事会が3時～5時にわたり開催された。

3. 平成3年9月28日(土) 午後2:00～4:30

(於 原田港湾作業㈱ 参加者24名)

- 1) 港運業の転換期 原田港湾作業㈱ 原田龍次郎氏
- 2) 海上運賃論 横浜港湾経済研究所 高見玄一郎氏

4. なお、「ウォーターフロント研究会」は、昨年12月8日(土)午後2:00よりウォーターフロント開発のモデル・ケースともなっている「東京都葛西臨海水族園」を視察し、その開発の意義を再認識した。(参加者19名)

(文責:山上 徹)

編集後記

今年、日本港湾経済学会は、30周年を迎えた。学会が設立されるには、1956年頃からはじまった、港湾関係業者、行政官庁、大学の研究者等の有志により開催されていた研究会の役割は大きい。研究会での論議が港湾に関する諸問題の分析を深めるにつれて、港湾を研究の対象とした専門学会の設立をはかる気運が醸成された。1962年10月17日、多くの賛同者を得て、横浜シルクホテルで学会の創立総会がもたれた。

この間、学会での研究発表は、我が国の港湾（港湾社会）の近代化に大きな貢献をなし、学会としての役割と機能を果たしてきた。そして、今ここに、学会誕生の地であり、学術研究の深化をはかる多くの素材を提供してくれた横浜で、30周年を記念し、研究発表を行うことのできる喜びは大きい。何故なら、学会誕生の地横浜は、我が国を代表する国際港湾都市であり、横浜港の問題それ自身が、港湾問題の本質を論議しうる素材であったからである。

その横浜が、学会30周年を迎えた現在、更に21世紀を展望したかたちで、「みなとみらい21（MM21）」構想に基づき、その姿を大きく変えようとしている。これは学会の会員にとってまたとない好機である。今回の学会の共通論題は、横浜港を展望したものであり、その意味での、横浜港を対象とした論議は、まさに21世紀の港湾問題について我々が考えなければならない素材を提供してくれるに違いないからである。編集委員会はこの年報が新たな港湾問題に関する研究の礎になることを期待している。

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)
1991年 第30回大会(横浜港) 共通論題(横浜港・その課題と展望)

港湾経済研究

(日本港湾経済学会年報・No.29)

1991年10月20日 印刷
1991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
Tel045-242-1071

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