

令和 6 年 6 月 16 日現在

機関番号：33902

研究種目：基盤研究(C)（一般）

研究期間：2020～2023

課題番号：20K01487

研究課題名（和文）地方港サバイバル戦略の研究 - 地方分権的な制度と集権的な国家政策のねじれの中で

研究課題名（英文）Survival strategies for managing local ports in Japan as a response to the contradiction between decentralized institutions and centralized state policies

研究代表者

林 昌宏（Hayashi, Masahiro）

愛知学院大学・法学部・准教授

研究者番号：00632902

交付決定額（研究期間全体）：（直接経費） 2,400,000円

研究成果の概要（和文）：本研究は、地方港を管理する地方政府がサバイバル戦略を採用する背景及びその具体的な取組、すなわちコンテナ船やクルーズ船の誘致、カーボンニュートラルポートの導入、災害に備えた冗長性確保、工業地帯開発への寄与といった強かな整備・管理及び近隣港との連携及び役割分担等を明らかにした。また、本研究においては地方政府の活動範囲の幅広さや活動量の多さが、地方港のサバイバル戦略の成立にとって必要不可欠な要因であることを明確化し得た。

研究成果の学術的意義や社会的意義

本研究の学術的意義は、集権的な国家政策が導入され続けている一方で、地方分権的な制度が配置・作動していることが、中央政府と地方政府の自律性をどのように規定し、政策決定・政策帰結の導出にいかなる影響を及ぼしているのかを明らかにした点にある。また、本研究の社会的意義として、地方港のサバイバル戦略の把握とそれに関する知見が地方分権改革、観光立国等のあり方を検討していくために有益な情報を提供し得るという点があげられる。

研究成果の概要（英文）：In recent years, shrinking trade volumes have diminished the role of local ports in Japan. This study elucidates the context behind the adoption of survival strategies and the implementation of specific initiatives by local governments for managing Japanese ports. These include efforts to attract container and cruise ships, the introduction of carbon-neutral ports, ensuring redundancy in trading as a disaster response strategy, supporting the development of industrial zones, and cooperating or dividing of roles with neighboring ports. An important finding of the study is that the large scope and volume of local government activity enables local governments to develop their own survival strategies for managing local ports in Japan.

研究分野：政治学

キーワード：地方港 サバイバル戦略 コンテナ港 クルーズ船 地方分権 中央集権 国土交通省 港湾間競争

科研費による研究は、研究者の自覚と責任において実施するものです。そのため、研究の実施や研究成果の公表等については、国の要請等に基づくものではなく、その研究成果に関する見解や責任は、研究者個人に帰属します。

1. 研究開始当初の背景

四方を海で囲まれた日本の生命線とも言える港湾は、2000年代以降に集権的な国家政策が顕著になってきている。国土交通省は、スーパー中枢港湾政策(2004年)、国際コンテナ戦略港湾政策(2010年)、日本海側拠点港湾政策(2011年)、国際バルク戦略港湾政策(2011年)を相次いで導入・実施し、主要港の国際競争力の強化を図り続けてきた。さらに、インバウンドによる経済効果のさらなる増加を目指して、政府主導による「観光立国」の実現に向けた取り組みが続けられているが、こちらを背景として2017年1月に国土交通省は、横浜港や清水港など全国6港を「官民連携による国際クルーズ拠点」に選定し(2018年に1港、2019年に2港を追加選定)、整備に必要な規制緩和などを図っている。

他方で港湾をめぐるGHQによる占領改革の一環で1950年に制定された港湾法をはじめとして、地方分権的な制度が維持され続けたままであり、その管理・整備に関しては都道府県や政令指定都市といった地方政府が担い続けているという点にも留意しなければならない。事実、各地の地方港(本研究では、3大都市圏の港湾ならびに港格としての国際戦略港湾を除いた港湾を地方港と称する)では、それを管理・整備する地方政府が、港湾管理権を活用して、地域経済の振興や施設の利活用に伴う税・料金の徴収といった利益を確保するべく、クルーズ船の誘致やコンテナ航路の維持・新設に向けた「サバイバル戦略」を積極的に採用している。具体例としては、港湾利用料の低廉化、ポートセールス、施設の改修・転用の推進が挙げられる。そして、これは、今日のコンテナ船やクルーズ船の誘致をめぐる国内外の競争を、より激化させる素地にもなっていると考えられるのである。

2. 研究の目的

本研究は、地方港のサバイバル戦略はどういったものであるのかという問いを設定した。この問いに対しては、地方分権的な制度と集権的な国家政策のねじれの中で、サバイバル戦略がいかにして形成され、実行されているのかに注目しつつアプローチすることにした。これにより、2020年代以降の港湾政策のあり方のみならず、わが国の地方分権や行政体制全般を見通していくことを目指すことにした。

3. 研究の方法

(1) 何をどのように、どこまで明らかにしようとするのか

本研究は、以下の3つの課題を設定した。

第一に、国土交通省による港湾の国際競争力強化のための諸政策が、どのように導入されていたのかを、同省発足の経緯や政権交代をはじめとする政治過程も視野に入れつつ明らかにする。第二に、こうした政策を背景に、地方港とそれを管理・整備する地方政府は、クルーズ船の誘致やコンテナ航路の維持・新設に向けて、どのようなサバイバル戦略を採用し、中央政府や他のそれらといかなる関係を構築しているのかを明らかにする。最後に、こうした関係のもとで、政策決定過程や導出された政策帰結には、どのような特徴が備わっているのかを明らかにする。

これらの実現に向けて本研究では、文献・資料調査、関係者へのインタビュー調査等を行うことにした。

(2) 現地調査の実施

本研究は、上述した3つの課題に対応するべく2019年10月の申請時点では、コンテナやクルーズといった特定の機能の強化、後背地と連関し地域特性の発揮に寄与するという共通した条件を満たしており、良港かつフロントランナーとしての地歩を確固たるものとしている5つの地方港の現地調査を想定していた。

具体的には、清水港(静岡県の管理・コンテナ港とクルーズ港)、舞鶴港(京都府の管理・コンテナ港とフェリー港)、長崎港(長崎県の管理・クルーズ港)、佐世保港(佐世保市の管理・クルーズ港)、那覇港(沖縄県の管理・クルーズ港)となる。

4. 研究成果

(1) 新型コロナウイルス感染症の影響について

2020年4月の本研究課題の採択決定とほぼ同じタイミングで、世界規模での新型コロナウイルス感染症(以下、COVID-19と略す)の流行が始まった。これに伴い当初、本研究課題で分析対象としていたクルーズ政策についても、全国各地の港湾において外国船社のクルーズ船の寄港が取り止めになるなどの深刻な事態が生じた。

たとえば、国土交通省の資料(<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001584410.pdf>、最終アクセス日:2024年5月25日)によると、2019年の日本の港湾へのクルーズ船の寄港回数2866

(うち外国船社が運航するクルーズ船の寄港回数 1932)であったものが、2020年に352(うち外国船社が運航するクルーズ船の寄港回数は66)、2021年に420(うち外国船社が運航するクルーズ船の寄港回数は0)、2022年に720(うち外国船社が運航するクルーズ船の寄港回数は0)となっている。このような状況から、本研究課題で重点的に取り上げる予定としていたクルーズ政策は、分析が極めて困難になった。また、2020年度と2021年度は、研究代表者が静岡県から、研究分担者が茨城県から、それぞれ他の都道府県への移動が厳しく制限されるなどした。そのために、現地調査や資料調査をはじめとする研究遂行にも甚大な支障が生じた。

こうした事態を受けて研究代表者、研究分担者で研究計画について見直しのための協議を適宜行った。そして、COVID-19が収束するまでは、それぞれが居住する地域の地方港(研究代表者は静岡県の清水港、研究分担者は茨城県の茨城港)を調査するとともに、文献・資料をもとに平成期を中心とした現代日本の港湾政策の変遷を分析することにした。分析にあたっては、クルーズ政策に拘泥することはせず、各地方港とその管理者(地方政府)が、どのようにそれぞれの強みを活かそうとしているのかという点を重視することとした。

結果として2020年度と2021年度は、文献調査とウェブサイトで入手可能なデータを用いて、現代日本の港湾政策の変遷についての分析を続け、地方政府の戦略についての抽出を試みた。

(2) 現代日本の港湾政策の変遷について

現代日本の港湾政策の変遷を分析するにあたり、改めて注目したのが1950年に制定された港湾法になる。同法の制定によって地方分権的な制度が確立に至り、それが今日に至るまで超長期にわたって(様々な問題を含みつつも)維持されてきたことを意味する。これが実現したのは、なぜなのかという点を明らかにすることは、地方港の分析を進めていくにあたって必要不可欠な作業になると考えた。また、研究代表者が、これまでの研究で1990年代以降の港湾政策を十分に捉え切れていないという課題を抱えていたことも背景にある。

そこで、ひとまず1990年代以降の港湾政策に関する先行研究を調査・収集し、法学、土木工学、経済学、そして政府関係者による数多くの文献・論文やレポートが存在することを確認した。現代日本の港湾政策を政治学、公共政策学の視点から改めて捉え直すにあたっては、牧原出が提唱した「制度作動」の概念を援用することとした。制度作動は、制度の作動の過程を全体としてとらえ、歴史のダイナミズムの中で把握する(牧原(2018)18頁)ものである。これをもとに、港湾をめぐる地方分権的な制度は、どのように諸制度、経済的・社会的な環境の変化、政治過程と連関しながら作動し、その下で港湾政策がいかに成立・展開してきたのかを明らかにしていくことにした。そのほか、なぜ問題含みでも70年以上にわたり制度は全面的に入れ替えられることなく維持され、今日に至っているのかという点や、制度の作動によって想定外の事態が発生してはいないか、といった点に着目することにした。

分析を通して、港湾法という地方分権的な制度自体の改修(システム内の部品交換)あるいは外部の制度への依拠(システムの増設)のもとで、次々に現れる新たな課題(たとえば、地方分権化、港湾の国際競争の激化、防災、カーボンニュートラルなど)に対処していたことが明らかとなった。これは、制度作動の不具合の克服、制度の柔軟性向上にも繋がっていた。さらに、2000年代以降に港湾政策をめぐる発生したのが本研究のテーマでもある中央集権化の動向と地方分権的な制度の維持という状況になる。これは、優先されるべきは国家全体としての利益か、地方の利益かという難問を生み出し、それが解決されないまま今日に至っていることを改めて確認し得た。そのほか、こうした状況が、いつまで許容され得るのかという問題も伏在していることを指摘した。

(3) 地方港の実態調査

2022年度に研究代表者の所属研究機関が変更(常葉大学から愛知学院大学)となり、2023年3月には本研究課題の1年間の期間延長手続きを行った。

2022年度からCOVID-19は、収束の兆しが見え始め、他の都道府県への移動も段階的に認められるようになっていった。そこで、2022年度から2023年度にかけて研究代表者と研究分担者は、小樽、苫小牧、秋田、能代、小名浜、茨城、川崎、清水、三河、名古屋、四日市、舞鶴、境港、鳥取、新居浜、松山、八幡浜、長崎、佐世保、那覇、中城湾、金武湾、本部、運天、平良、石垣の各港に関する年史、レポート、統計、新聞記事等の資料の調査・収集、関係者へのインタビュー調査、現地視察を実施した。一部の調査では関係機関からの協力を受けたほか、愛知学院大学及び茨城大学の学内研究費を充当した。

地方港の実態調査の一例として研究代表者は、静岡県の清水港を重点的に調査し、同港が地方港でありながら多様な機能を備え、かつその時代の先端をリードするユニークな港湾であり続けてきたことを明らかにした。具体的には、清水港が静岡県という製造品出荷額等で第4位の後背地を持ち、東名高速道路、新東名高速道路、中部横断自動車道といった高速道路ネットワークとも接続している。これと関連して、新興津地区国際コンテナターミナルの整備が進められ、全国的に見ても充実した設備と主要港よりも短時間でコンテナの搬出入が可能となっている。清水港にはRORO船も入港し、国内の物流ルートが確立されてきている。富士山と港湾の組み合わせから「日本三大美港」の一つに選ばれ、コロナ禍が収束すれば再び国内外からのクルーズ船の寄港も期待できる。他方で、清水港は高速道路ネットワークと接続されているものの、東京圏や中京圏からは少し離れて位置している。そのため後背地である静岡県の経済・社会状況が極め

て重要になってくるが、商工業の伸び悩み、人口減少などで、その見通しは決して明るいものとは言えない。また、政令指定都市の静岡市の市域内に清水港は存在し、他方で静岡県がそれを管理している状態が維持されている。都市と港湾は密接不可分な関係にあるにも関わらず、これらを担当する主体が異なっていると今後、様々な不具合や無用なコストを生み出す原因になりかねない。そして、静岡地震（1935年）をはじめとする自然災害に相次いで見舞われてきた港湾であり、今日では南海トラフ地震に代表される「次なる大災害」のリスクを抱え続けていることを肝に銘じるべきであろう。

研究分担者は、茨城港を重点的に調査した。茨城港は2008年に、茨城県の管理する港湾である日立港、常陸那珂港、大洗港が統合することで誕生した。当時、新興の常陸那珂港のコンテナ輸送が伸びる一方で、日立港と大洗港は伸び悩んでいた。港湾をウォーターフロント開発によって転用していきこうとしていたところであった日立市と大洗町は、日立、大洗の両港の茨城港への統合と、それに伴う切り捨てに警戒感を示した。とりわけ茨城県議会において、日立市出身の議員たちは統合に反発している。それに対して茨城県は、三港統合のメリットとして、ブランド力の強化、ポートセールスの一元化、管理運営体制の強化を挙げた。ただし、県の最大の狙いは機能分担にあったと推察される。すなわち、自動車とLNG（液化天然ガス）を中心とした日立港、火力発電とコンテナに特化する常陸那珂港、レジャーとフェリーに集中する大洗港と、機能分担によって生き残りを図ろうとしていたのである。日立市、大洗町と茨城県のサバイバル戦略は相違を見せたが、港湾管理者としての権限を背景に県が主導して、機能分担路線を採用することとなった。

（4）得られた知見とその特徴について

4年間にわたる研究によって得られた知見は、主に以下の3点となる。

第一に、近年の日本の港湾をめぐるのは、港湾法の改正などを通して、中央政府（国土交通省）が主導する集権的な政策、すなわちスーパー中枢港湾政策やコンテナ戦略港湾政策が相次いで打ち出され、「選択と集中」の目標のもとに、都市部の主要港への優遇措置が採用されてきた。他方で、地方分権的な制度も依然として機能（作動）し続けていた。そして、地方港の管理者である地方政府は、地方港の衰退を座視するのではなく、それぞれにとっての「サバイバル戦略」を採用していたのである。付言しておく、本研究での「サバイバル戦略」は、主要港から取扱貨物を獲得しようとする正面からの競争戦略ではなく、港湾の「転用戦略」として位置づけられる。

第二に、各地方港においては、港湾管理者を中心としたコンテナ船やクルーズ船の誘致、カーボンニュートラルポートの導入（洋上風力発電も含む）、地震・津波等の災害に備えた冗長性確保、工業地帯開発への寄与といった強かな整備・管理及び近隣港との連携及び役割分担（過密化の解消等）をはじめとする多種多様なサバイバル戦略（転用戦略）が進められていた。なお、このような取組は、1990年代に利用頻度が落ちつつあった港湾を生活の場へと転用することで、港湾としての価値を存続させようとしていたウォーターフロント開発と数多くの共通項が見出せるものでもあることを指摘しておきたい。それから、地方港ごとに存在する特有の問題（沖縄県の港湾であれば基地問題）を考慮に含めつつ、港湾の整備・管理の分析を進めていく必要性があることを、本研究において改めて確認し得た。

第三に、地方港のサバイバル戦略を可能ならしめている要因として挙げられるのが、日本の地方政府の特性になる。先行研究において指摘されてきたとおり、日本の地方政府の活動範囲は幅広く、活動量も多い。こうした特性のために、港湾についても日本の地方政府は、他の政策領域と円滑にコラボレーションさせることができている。さらには、地方政府の担い手である行政職員の存在も軽視できない。彼らが異動等で幅広い業務を担い、経験を蓄積することは、物流だけではない港湾の多様な活用方策等の検討・実現にも少なからず影響を及ぼしている。これらを踏まえると、縦割り型である中央政府の各省の政策は、総合型の地方政府によって港湾のサバイバル戦略に結実されてきているという捉え方もできる。

以上の知見については、研究代表者、研究分担者が学会や研究会で報告を行い、議論等を通じて研究内容の見直しを図ってきたものになる。

（5）今後の課題

今後の課題は、以下の3点となる。

第一に、県管理港への市の関与（具体例として仙台塩釜港、清水港）ならびに、市管理港への県の関与（具体例として川崎港、博多港）についての分析である。本研究から港湾管理には、制度上の権限が重要であることが改めて明らかになった。他方で、港湾管理者以外の地方政府も港湾の存在感や、それがもたらす経済効果への期待を共有している。近隣港とのバランスも重要な政策課題である。港湾管理者以外の地方政府は、一般的には陳情という形式で関与するが、陳情の成否の分析や、陳情以外の関与の類型化と分析が誘発される。この作業を行うことで、地方港をとりまく政府間関係の、より詳細な実態を解明することができよう。

第二に、諸外国の港湾政策との比較である。港湾は、国内外の物流・人流を担うインフラであることから、コンテナの規格化やソーラス条約（海上人命安全条約）など全世界的に標準化されている部分が多い。他方で、標準化の要請を受けつつも、実際の港湾管理・運営は各国で多様である。民間組織として港湾を運営している英国、ポートオーソリティ型管理が一般的な米国、

中央政府が集権的かつ強力に港湾管理を進める中国・韓国・シンガポール、地方分権的な制度が維持されながらも中央政府や EU との関係性を考慮する必要のあるオランダ・ドイツが挙げられる。港湾管理・運営の国際比較分析を進展させることで、日本の港湾管理・運営を相対化し、そのオルタナティブを探究していくための一助になるだろう。

第三に、港湾と地域公共交通の関連性についてである。地方港は、フェリーターミナルなど海上交通の拠点となっていることが多く、離島等の生活を支え続けている。他方で、地域公共交通を取り巻く状況は厳しさを増す一方であり、海上交通についてもその例外ではない。持続可能な海上公共交通のために、どのような港湾の整備・管理の方法が望ましいのかを考えていくことは、人口減少の顕著な日本社会にとっても有益な作業になることが見込まれる。

参考文献

- ・ 牧原出 (2018) 『崩れる政治を立て直す 21 世紀の日本行政改革論』 講談社

5. 主な発表論文等

〔雑誌論文〕 計4件（うち査読付論文 0件 / うち国際共著 0件 / うちオープンアクセス 0件）

1. 著者名 川島 佑介	4. 巻 318号
2. 論文標題 「魅力度」の魅力とは	5. 発行年 2023年
3. 雑誌名 『生活経済政策』	6. 最初と最後の頁 40-42
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 川島 佑介	4. 巻 322号
2. 論文標題 「敗者」が淘汰されない地方港湾	5. 発行年 2023年
3. 雑誌名 『生活経済政策』	6. 最初と最後の頁 34-35
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 川島 佑介	4. 巻 2022年12月号
2. 論文標題 インタビュー 茨城空港の可能性	5. 発行年 2022年
3. 雑誌名 『広報おみたま』	6. 最初と最後の頁 7-7
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 川島 佑介	4. 巻 314号
2. 論文標題 勝ち取った交付金の重さ	5. 発行年 2023年
3. 雑誌名 『生活経済政策』	6. 最初と最後の頁 28-29
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

〔学会発表〕 計11件（うち招待講演 8件 / うち国際学会 0件）

1. 発表者名 林 昌宏
2. 発表標題 戦後日本港湾行政の成立と展開 - 地方分権的な制度の配置に着目して
3. 学会等名 第165回関西公共政策研究会
4. 発表年 2023年

1. 発表者名 林 昌宏
2. 発表標題 制度作動の観点から見た現代日本港湾行政の特質
3. 学会等名 「港湾の政治学」研究会
4. 発表年 2023年

1. 発表者名 林 昌宏
2. 発表標題 ワークショップ 港湾研究の現在地 - 長期的・学際的な計画行政の視角から - ファシリテーター
3. 学会等名 日本計画行政学会
4. 発表年 2023年

1. 発表者名 林 昌宏
2. 発表標題 南海トラフ地震対策をめぐる自律性と不統一性 - 中部3県の事例分析を中心に
3. 学会等名 日本公共政策学会2022年度総会・研究大会（招待講演）
4. 発表年 2022年

1. 発表者名 林 昌宏
2. 発表標題 地方分権的な制度の導入は、何をもたらすのか - 現代日本の港湾整備事業を踏まえて
3. 学会等名 愛知学院大学宗教法制研究所 令和4年度第1回法律研究会（招待講演）
4. 発表年 2022年

1. 発表者名 川島 佑介
2. 発表標題 若手研究者の交流 - ここが知りたい方法論とキャリア
3. 学会等名 日本行政学会2022年度総会・研究会（招待講演）
4. 発表年 2022年

1. 発表者名 川島 佑介
2. 発表標題 港湾間関係についての四つの見方
3. 学会等名 日本公共政策学会2022年度総会・研究大会（招待講演）
4. 発表年 2022年

1. 発表者名 川島 佑介
2. 発表標題 現代日本の「港湾間競争」再考
3. 学会等名 「港湾の政治学」研究会（招待講演）
4. 発表年 2022年

1. 発表者名 林 昌宏
2. 発表標題 林昌宏『地方分権化と不確実性 多重行政化した港湾整備事業』（吉田書店、2020年）について
3. 学会等名 中部政治学会（招待講演）
4. 発表年 2021年

1. 発表者名 林 昌宏
2. 発表標題 『地方分権化と不確実性』（吉田書店、2020年）の成果と諸課題
3. 学会等名 日本港湾協会 第10回KDR研究会（招待講演）
4. 発表年 2021年

1. 発表者名 川島 佑介
2. 発表標題 「移住定住促進」と言われても・・・
3. 学会等名 常陸大宮市職員研修（招待講演）
4. 発表年 2022年

〔図書〕 計4件

1. 著者名 川野英二編（川野英二、佐賀朝、櫻田和也、伊地知紀子、白波瀬達也、赤枝尚樹、片桐勇人、藤原翔、長松奈美江、田淵貴大、福島若葉、中村征樹、定藤博子、赤江達也、菅野拓、林昌宏、本岡拓哉、原口剛、齋藤直子、野上恵美著）	4. 発行年 2022年
2. 出版社 ナカニシヤ出版	5. 総ページ数 496
3. 書名 『阪神都市圏の研究』	

1. 著者名 茨城県北ジオパーク推進協議会、茨城大学茨城県北ジオパーク委員会（天野一男、安藤寿男、小野寺淳、小原規宏、川島佑介、小荒井衛、田切美智雄、石川昇一著）	4. 発行年 2022年
2. 出版社 茨城新聞社	5. 総ページ数 103
3. 書名 『茨城県北ジオブック』	

1. 著者名 五百旗頭真・御厨貴・飯尾潤監修 ひょうご震災記念21世紀研究機構編（青木栄一、飯尾潤、井内加奈子、五百旗頭真、石塚裕子、井上正也、今村文彦、楠綾子、阪本真由美、佐藤翔輔、砂原庸介、丹波史紀、手塚洋輔、林昌宏、広田純一、牧原出、御厨貴、村井良太、室崎益輝著）	4. 発行年 2021年
2. 出版社 岩波書店	5. 総ページ数 376
3. 書名 『総合検証 東日本大震災からの復興』	

1. 著者名 入江容子・京俊介編著（中村悦大、林昌宏、辻陽、古川章好、加藤洋平、桑原英明、関智弘、本田哲也、高松淳也、三浦哲司、藤井誠一郎著）	4. 発行年 2020年
2. 出版社 ミネルヴァ書房	5. 総ページ数 408
3. 書名 『地方自治入門』	

〔産業財産権〕

〔その他〕

6. 研究組織

	氏名 (ローマ字氏名) (研究者番号)	所属研究機関・部局・職 (機関番号)	備考
研究分担者	川島 佑介 (Kawashima Yusuke) (60760725)	茨城大学・人文社会科学部・准教授 (12101)	

7. 科研費を使用して開催した国際研究集会

〔国際研究集会〕 計0件

8 . 本研究に関連して実施した国際共同研究の実施状況

共同研究相手国	相手方研究機関
---------	---------