

わが国港湾の歴史

- その1 -

2006年 2月

財団法人都市化研究公室

「わが国港湾の歴史」 - その1 -

日時：平成17年9月26日（木）16：00～

A 最初に「戦前」ということで、江戸時代まではどうだったかという、「鎖国下の港湾」ですが、これは500石ぐらいの船というふうに言われています。北廻り船と西廻り船。西廻りというのは、太平洋を航行しまして、うねりがありますので、非常に危険を伴うわけです。そういう意味で言いますと、どうしても北廻りのほうが発達したということです。

500石というのはどれぐらいの船かといいますが、いまで言えば100tぐらいの船でした。佐渡やああいいうところに北前船の実物大の船がいま置いてあったりしますけれども、大体100tぐらいの船、それにコメやら昆布やら何やらを積んで運んでいった。冬場を除けば日本海は平穏ですので、どちらかという安定した航行ができたのです。ですから、どうしても北廻りのほうが発達した。太平洋のほうはどうしてもシケに遇ったり、うねりのでかいのに遇ったりして難儀したというので、どうもそちらのほうが発達しただろうと言われております。

港のことを、津とか、湊とか、泊とか言いますが、「港」というのは大きな港なんです。津とか湊というのは比較的小さな港だった。港としてちゃんと整備されているものもありますけれども、ただ単なる棧橋であったり、瀬戸内海であれば、雁木と言いまして、階段状になっているわけです。

瀬戸内海は潮位が3～4mございますから、尾道とかそういうところはみんな雁木がついていて、朝鮮派遣使というんですか、ああいいう人たちが来たときの船はこういうところに泊まって、水位があればここに泊まっている。そんなことをしていたわけです。

棧橋か、せいぜい雁木があつたりというふうな状況の中で船が泊まっていたのが江戸時代ですが、鎖国ですので、500石以上の船を造るのは禁止されていたのだそうです。大きな船を造って外国に行くというのは許されないの、それ以上の船は造れない。だから、沿岸航行用の船しか造らせなかった。いまで

も免許は、20 t か30 t 以上のものところと分けてありますね。今度4級の免許と1級の免許が一緒になりますから、両方乗れるようになりますけれども、船は沿岸航行用と、沿海といって3～5海里離れたところを航行できる船と、そうでない船とは免許が違います。当時も同じような考え方で、岸を離れて航行する船については大きさが要りますから、そういう船は造らさなかったのです。

D 江戸時代は日本の造船技術は全く進歩しなかったということですか。

A そうのことだと思えます。500石以下の船しか造らなかった。淀川を下っていたのは、落語にありますように30石ですから、これの30～40分の1とかいう大きさです。「三十石夢の通り路」というのがありますね。寺田屋から出て下っていく船、あれは30石船です。外洋を走るのは500石くらいの船だったということのようです。

それで、明治時代に入る前に、1859年、横浜、長崎、函館を、ロシアやらの圧力に屈して開港したわけです。大阪、神戸は68年だから、ちょうど明治維新のときくらいで、あと70年くらいに新潟とか、順次、五大港とかその辺の港が開港していくわけですがけれども、本格的な築港を始めているのは明治20年代です。横浜の築港が始まったのは明治22年と言っていますので、それくらいまでは本格的な築港まではいってなかった。

ただ、「明治丸」というのは、いま、東京商船大学の庭に土の中に埋めてありますけれども、これが明治8年に明治天皇が東北を巡幸されたときの船なんですけれども、明治8年の7月20日に横浜港に帰ってきたわけです。いまでも、古い防波堤の埋まってしまいそうな赤レンガのところ、あそこに「象の鼻」というのがありますけれども、その防波堤の内側のところにお帰りになったわけです。そのときに花火をあげて大歓迎をしたわけです。それにちなんで「海の日」を7月20日にするというふうになったわけです。

ですから、港自身はそれなりに整備はされていたんですけれども、本格的な

外貿の港を築港したのは明治22年頃だというふうに、いまの資料にも書いてあります。

一番最初の港は何だったかというところ、日本は、お茶と生糸を中心とした輸出、いわゆる農業生産品の輸出を中心としたもので、群馬県からシルクロードと称して馬車道のところまで絹を運んでいたわけです。それで横浜から乗せて行っていた。ですから当時の港というのは、外国人が来てそれなりの珍しいものを置いて行って、絹とお茶を買い付けて出ていくという港だったわけです。

ですから、そんな大水深の港である必要は全くなかった。それから大水深である必要がなかったのは、舢舨がいっぱい行ったり来たりしていたわけです。

「空も港も夜は晴れて～舢舨の通い賑やかに」というふうに言っているのは、まさにそういう時代だったのです。本船荷役をするような港ではなかったわけです。舢舨荷役だったわけです。客船が着いても全部舢舨で送り迎えしていたわけです。

それから、さっきの雁木の話も同じことですがけれども、瀬戸内海に「おちよる船」というのがあり、また、それは、本船が沖合に停泊しているところへ娼妓の方が船の下へ行って、上と交渉して、まともれば連れて帰ってくる、そういうことだったわけです。ですから、雁木なんかはずっと停泊しているという感じでなしに、普通は沖に係留して、これは昭和のときでもずっと続いていたわけですが、荷役をしている。あるいは、潮待ちがあります。潮待ちで天候が回復したり、潮が大きいときにはどうしても半日とか、天候の悪いときですと1週間とか、船はそこに停泊しているわけです。そういうときの慰みみたいなものがあつたというようなことなんです。

D 明治になったときに日本の港湾というのはどんな姿だったのですか。500石くらいの話ですから、港湾らしい港湾はなかったというふうに考えてよろしいのですか。

A 横浜が22年頃から本格的な港湾だったと言いましたが、それ以前にいる

いろな整備を始めているわけです。横浜についてもデレーケが審査したと言っています。その前にパーマーが計画をつくって、それを実施に移そうとしたけれども、デレーケが反対したとかしなかったとかいう話があるわけです。

それはどういうことかということ、ちゃんと防波堤をつくって係留施設をつくってということなのです。特に有名なのは三国、野蒜、熊本の三角です。特に野蒜は東北の拠点としてというのですけれども、特徴的なのは、町と一緒に外国貿易の拠点みたいなものをつくらうとしているわけです。三国にしても同じことです。大阪に一番近く陸揚げできるということです。三角は九州の中心にしてということで、湾内で静穏だったから、そういう形で考えたのだらうと思います。

ところが、一つはいずれも背後の交通網が発達していなかったということがありましたし、もう一つは災害を受けているんです。工事費が100億のところを、災害を受けて1,000億になったとか……1ケタ違いますね。1,000 円のところが1万円になったとか、そういうオーダーの話なのです。それでどうしても放棄せざるを得なかったということです。野蒜なんか特に、仙台湾といってもなだらかな海岸のところの成瀬川の河口でして、砂浜なんです。そこに防波堤を築くということになっても、下は砂ですから洗掘もされますし、災害に遇いやすいわけです。そういうことで野蒜も放棄せざるを得なかった。

その辺は、本格的な港をつくらうとしたことについては、まさにお雇い外国人なのです。明治10年前後に外国人を招聘して港をつくらうとして、本格的に港ができつつあったのが22年頃です。

さらに進んで大正時代に入っていくわけですが、その前後で工業化が進んでいくわけです。工業化が進んでいったときに初めて、絹とお茶を輸出するだけの港から、工業化に必要ないろいろなものを入れてつくるというような形が変わっていったわけです。それと並行して臨海工業地帯みたいなものをつくらなければいけないということで、大正の13年でしたか、公有水面埋立法ができています。

これは、例の浅野総一郎さん（浅野セメントの創業者）が外国から帰ったと

きに、一緒に乗ってきた外人が舢が行ったり来たりしているのを見て、「あれは何だ?」と言ったので、あれは舢というものでこういうことをしているんだと言ったら、笑われたというんですね。それで本格的な港もつくらなければいけないし、工業化も図らなければいけないということになった。だから、明治の終わりから大正にかけてやっと本格的な産業港湾みたいなものができていくわけです。それと相前後して浅野さんは、川崎の土地に500haの埋め立てをするという公有水面埋立免許の申請をしています。で、免許ももらって実際に事業もしたわけです。

いま、カタカナの法律が残っているのは公有水面埋立法のほかにはあまりないと思います。あれはカタカナをひらがなに直したんです。

D 港湾地域と河川地域とに分かれています、公有水面埋立法というのは両方を一応カバーしているということですね。

そうするとすべての埋立は、港湾地域であれ河川地域であれ……。

B 港湾区域は港湾局、河川区域は河川局がそれぞれ所管を分担していますが、法律は両方カバーする法律なんです。

A 広島県の場合は所管は、漁港もありますし、河川もありますし、それから港湾もありますけれども、一応港湾課に任されていたのです。それは県によって違います。河川課が所管しているところがあるかもしれません。

D 明治時代にそういう形でお雇い外国人を連れてきて、港湾整備を本格的に始めたのは22年頃ということですがけれども、日本の港湾技術者はどういう形で育成されてきたのですか。戦前は内務省の中に港湾というセクションがあったわけですか。

A 港湾というセクションというのは、それまた面白いところがありまして、

外国貿易にかかわるものは関税法の世界なんですね。昔は大蔵省が所管して港をつくるというのもあったわけです。それから内務省が所管して港をつくるというのもありましたし、内務省がつくっても施設の管理は大蔵省の関税に任せるとか、そういう歴史がずっとあるわけです。

昭和20年、運輸省に港湾というのができまして、実際に機能したのが昭和24年で、運輸通信省の港湾局というのが発足しているんです。それまで港湾の一元化というのはいないんです。いまで言う自治省と大蔵省の勢力争いみたいなものでずっと続いてきているわけです。まあ、内務省は自治省ではありませんけどね。建設、運輸、自治を全部寄せたのが内務省です。

そういう世界と関税の世界であって、そして外国貿易上、非常に大事な港ということについては、その施設はたとえ内務省がつくっても管理と修理は大蔵省がやっていたとか、その前は内務省みずからやっていたとか、そういう歴史があるわけです。

D 実際の港湾の土木技術の育成というのは、お雇い外国人が来て、そのあとは海軍になるのですか。

A いや、それはやはり内務省の人たちが。例えば広島ですと、千田（貞暁）さんという初代の県令が行って、いま千田神社があるところから沖合約5kmくらいまで埋立で延ばしているわけですが、それが日清・日露以降、大陸に兵隊を送れるような港にしていったという話なんです。そのときは内務省の土木技術者というのがちゃんといて。

B わが国の土木技術者として育て、立派な仕事をなし遂げた人で一番古い人というのは古市公威という人がいます。この方は、日本で教育を受けたというよりは、フランスに留学して勉強して帰ってきて、内務省の技官から次官になられるなど、わが国の土木工事に關するすべての分野をカバーするぐらい仕事をしておられた方です。

その次の人というと港湾の分野になってくるけれども、廣井勇。この人は北海道農学校の二期生の出身で、卒業して北海道開拓使に入りますけれども、間もなくアメリカ留学をしました。留学というよりも、アメリカに行って河川やら港湾やら橋梁等の仕事をされるということで、非常に力をつけて戻られた。

その2人あたりからそのあと、北海道農学校を出た人、東京大学を出た人、京都大学を出た人たちがその仕事の主力になっていくわけです。

A だから、外国人が活躍したというのはそんなに長なくて、10年頃で、もう20年前後には日本人たちが中心にやっていたんです。

大体技術は盗んでしまった。外国人が列車のダイヤ編成に使うダイヤグラムを日本人には秘密にして専売特許のようにしていたが、日本人が一目見るなりダイヤ編成をやってしまったという話もあります。

D 明治のときにお雇い外国人とかが来て、いろいろ指導したりしたのでしょうけれども、そのとき日本の港湾をどういう形で整備しようかといことが計画されていたのですか。例えば横浜とか神戸というのは、外国人からの要求でつくろうということになったと思うんです。または輸出をするため。

B 外国からの要求ではなくて、日本の国内で横浜をきちっとした港にしようという考え方に立ったわけです。

A 一応、絵は描いているんです。こういう昔の絵がちゃんと残っています。これはパーマーの横浜の絵です。それから、野蒜はこれです。これが河口で、沖合にこういう防波堤をつくって、その内側を港にしていこうとか、そういう絵は当時から描いていたし、それを受けて日本人自身も描いているわけです。

これは横浜です。これが平沼で、野毛の前です。ちょうどMM21のあたりです。これは防波堤ですね。ここから船が入ってきて、この棧橋とかこれに係留するようになっているわけです。これも随分狭く描いてありますけれども、船

は入れるだけの広さの防波堤を囲って入れようということです。

C これが象の鼻になるわけですか。

A 象の鼻はここからこういうふうに……。いまの本牧埠頭とMMのあたりがこの辺ですから、そのあたりに港をつくっているわけですね。

D ただ、ここの港はそういうことでしょうけれども、日本全体の港をどういう形で体系的につくるかというのは……。

A 港湾法がないわけですね。それでどうしたかということ、港湾・道路修築規則とかいうのがありまして、それが明治6年と言ってますけれども、そのときに一等港湾、二等港湾、三等港湾というのをやっている。いまで言う特定重要港湾と、重要港湾と、地方港湾みたいなものなんですけれども、それに対して国の補助率についても、一等港湾というのは外国貿易も含めて非常に重要な港ということで、五港開港とかやりましたね、そういった港を中心に約6割、国の補助をしている。二等港湾で4割。三等については、いまでも地方港湾はやっていますけれども、全額地方負担という形で港の整備をしたというのが、明治6年の話です。これは港湾・道路修築規則と言ってますから、道路も港湾も同じような考え方でしたのだと思います。

そのあと、土木会というのと港湾調査会というのがありまして、土木会というのは明治25年にできて、港湾調査会は明治33年。この答申なりに基づいて、例えば明治39年に港湾調査会は第一種重要港湾、第二種重要港湾というようなものをつくっている。特に外国貿易上重要な港については第一種重要港湾で、国がつくって国が管理する。第二種は2分の1の補助で地方にやらせる。ですから、そういう港格を決めてそれぞれの港の整備の基準を決めたということです。

ただ、大きさについて言いますと、1万t岸壁とか何とかというのは戦後の

話ですので、それ以前について言えば、特殊な石炭とかそういうバラ貨物の大きなものは、扱うものは別にして、そんなに大きな施設ではなかったということだと思います。

D 当時は、戦後の日本の高度成長経済というのは全く見通せなかったと思うので、経済と港湾という関係で港湾整備をしたということはないのかもしれませんが、どっちにしろ、日本の港湾の一番最初は西日本偏重で、そこが結果的に日本の産業の西高東低型みたいなところになっていったという議論もされるわけですね。一番最初の明治時代に、日本の全体の港湾、例えば特定重要港湾をどこどこに置いて、どういう形で日本の港湾整備をしていくのかということはあるのでしょうか。

A いまの資料の中で、どこどこの港かというのはわかります。一等、二等については、どこの港とどこにというのは指定しています。

B それが指定された後に、当該地域及び国家機関としてどこの港をこういうふうにしたい、ああいうふうにしたいというふうな話が出てくる。その際にイギリス人に絵を描いてもらう、あるいはオランダ人に絵を描いてもらう、さあどっちにしようか、こういうふうな話になってくる。

D 例えば、この場所は港湾整備をする工事は可能だ。要するに、自然の条件が港湾に向いているから整備したということなのか、日本全体として、例えば港の物流をどういう形でやるのかという形で整備されたのか、初めはどういうことでしたか。

B まず横浜の港に関して見たときに、イギリス人のパーマーは、「パーマーさん、あなただったらどうしますか」と聞いてみると、こう防波堤をつくって、ここに棧橋をつくって、ここに導流堤をつくってこう浚渫して、こういう

ふうにするのがいいと思いますよ、となるわけです。オランダ人は、防波堤もつくるけれども、運河を中心とした港づくりというような絵を描いて、「これがいいんですよ」とやる。それに対して日本の国内で、あっちがいいこっちがいいと議論になるわけです。

横浜の話に関しては、オランダの案に対しては内務省が全面的に支持をする。イギリスのパーマーの案に対しては外務大臣が支援をすると。

D 国際的な外交問題として。

B 外交問題として。そのときの外務大臣は大隈重信であった。背景としては2つの考え方があって、一つは、不平等条約を改正するためにイギリスにこれから先大いに力になってもらわなければならないから、これからイギリスを日本に向けなければならない。そのためには横浜港をイギリスにやってもらうのがいいだろうというのが一つ。

もう一つは、その前に「生麦事件」というのがあって、生麦事件の話の続きとして薩英戦争というのがあった。薩摩がイギリスと戦って薩摩はメタメタに敗けてしまうわけです。それで日本としては賠償金を払うということをやったんだけど、イギリスがその賠償金を返してくれた。返してくれたそのおカネを横浜港の整備に使うということがあって、それじゃイギリスの案でやろうではないかということで、大隈重信の考え方というのは政府の中ではやや強引な面があったけれども、イギリスにやってもらったんだというわけです。

C オランダ案というのは運河を中心だったんですね。

B 防波堤をつくるときにも、砂のところに「そだ沈床」というやつを敷いて、その上に石を据えるという工法をとるのがオランダのやり方。横浜港はイギリスがやったわけだけでも、石を捨ててその上にコンクリートのブロックを積んで防波堤をつくった。わが国としては、港湾工事に初めてコンクリート

ブロックを使ったのは横浜のパーマーの案によるということです。

D 特定重要港湾としてここここここを整備しますよと言われて、それぞれの港についてどういう工事をしようかということについては、いろいろな外国人との関係で、それぞれの形で工事の仕方とか何とかがそこで議論されて、つくられていったということですね。

B そうだと思いますよ。

C 当時は鉄道の計画と港湾の計画とでリンクがあるとか、そういうことはあまり考えられなかったのでしょうか。

A 最初に三国や何かがうまくいかなかったのは、それがリンクされてなかったということなのです。港湾協会ができたときの話というのは、80年前の話ですけれども、そのときも、陸上の整備に比べて港湾が遅れていることが契機となって、港湾をちゃんとしなければいけないという意味で港湾協会をつくらうというようなことがあって、設立趣意書にそういうことが書いてあるということです。だから、おっしゃっているとおり、総合交通体系になっていなかったというのはあったと思います。

港の話は、ここにも書いてありますけれども、「殖産興業」とか「富国強兵」を基本的に考えて設置したということのようです。だから、横浜とか東京湾、大阪湾みたいなところで、工場がつけれるところを重点的に設置してやっていったということでしょうし、大正時代になれば、外国の港を見ている人はいっぱいいますから、船の形に合った港を整備するという思想は完全にあったと思います。

B それから、神戸港で明治10年頃にスクリューパーイルの棧橋をつくるんだけれども、これは、大阪、神戸と鉄道が延びてきて、それを棧橋まで引っ張り

込むというようなことをやった。それは非常に早い時期の例なんでしょうね。

D いまおっしゃった一等港湾、二等港湾、三等港湾があって、例えば一等港湾は国の補助が60%ということになりますと、実際に工事をやるのは地方自治体ですか。それに対して国が補助をしていくと。

A たぶん、直轄でやって地方に負担させたということだと思います。いまの直轄事業と同じことだと思います。

D そのところは道路と同じで直轄事業という形でやったと。

A だったと思います。地方でということになってはいますが、実際は国の人が入り込んでやっているわけです。県令自身も国の役人、いわゆる官選知事ですから、国の関与ということでできたということだと思います。地方にそれだけの財力もなかったと思いますね。

D 先ほどの一等港湾の1つは仙台港の話ですけども、仙台港は当時いろいろあって失敗したと。

A 野蒜ですね。

D ええ。それが東北地方の開発にとって非常にマイナスを受けたのだということが、いわれていますね。

A ただ、そのあと塩釜がちゃんと指定されて、塩釜港というのはなっているわけです。ですから、それが致命的だったかどうかということについては議論のあるところではないかと私は思います。それで塩釜もできなければ、そうなったかもしれません。だけど野蒜と塩釜といたら、横の距離にして30キロ

あるかないかぐらいですからね。

B ただ、一つつけ加えさせていただきますと、私は昭和37年に塩釜の工事事務所長をやったけれども、そのときに仙台新港の絵を描いて、そしていまの掘り込み港湾の計画等ができたということがあるんです。そのときまであの付近においては、野蒜の失敗というものは非常に残念であった、東北地方の発展のために、塩釜の港はできたけれども、あまり大きな港ではなくて残念だった、何とかもう一遍すごい港をつくりたいではないか、という地元の人たちのかなり強い熱意が引き継がれていたということはありません。

A 塩釜港というのは入り口に島がありまして、そこに航路を所長にお掘りいただいたと思いますけれども、7 m50くらいしか水深が取れない。逆に言うと外部条件から決まっていて、それ以上の船が入れないのです。ですから、30年代になってくると、1万tとか、2万5,000tとか、バルク貨物だと5万t級の船が入ってきているわけですので、そうすると入れない。だから、仙台の外湾につくったわけです。ですから、そういう意味での遅れというのはあったかもしれませんね。

だけど、明治のときの話について言えば、二等とか三等ぐらいのときに塩釜は既に指定されているのです。

B そうすると、野蒜がダメだったから塩釜にやろうではないかということでしたっけですね。

A そうということです。

D 当初、仙台港が計画されたのは現在の仙台港の場所ですか。

A いいえ、塩釜。

D そもそも塩釜なんですか。

A はい。（地図を描いて説明）ですから、仙台湾というか、こういう湾がありますね。松島は島がいっぱいあって、塩釜というのはこの辺にありまして、いまの仙台港というのはこの辺なんですね。野蒜というのはこの辺で、石巻がこの辺なんです。石巻は昔から船をつかって、支倉常長を出したというのはこの辺なんです。仙台はこの辺です。そういう関係なんです。ここが石巻、これが野蒜、これが塩釜、これが仙台。いまの港はここなんです。塩釜に入っていくときにここに航路があるんですけども、陸地と島の間が非常に狭いのです。ここはそういう意味で規定されていたので、5,000t くらいの船までですから、昔はよかったのでしょうね。だけど、近代化した港にはここでは対応できない。

D 当初のオランダの技術者がやって失敗したと言っているのは、こっちのほうですか。

A いえ、ここです。野蒜。いま絵があったのはここなんです。ですから、ここに港があったはずなんです。支倉常長はここから出ているのですから。

D そうすると、確かに技術的には失敗ということで、後々、地元にはそういうのが残っているかもしれないけれども、仙台の港という機能からすると、そこはそんなにダメージを受けたわけではなくて、東北地方全体の経済がまずかったから東北地方は進まなかったのであって、港のせいではないんだというふうに考えていいのですか。

B 下河辺さんは、港がちゃんと昔のやつができていれば、もっともっと仙台は発展したはずであるというふうに言っておられました。私どももそんなふうな感じがあるんですよ。

A ただ、ここに「貞山堀」というのがありまして、横の連絡が取れるんですよ。

B 解が全部通れる。

A 堀ですから、両側から綱で引っ張るとか、漕いでというので、この間がずっとつながっているのです。石巻まで一応つながった運河があるんです。昭和の初めといいますか、30年代でも貞山堀を使っていたでしょう？

B いや、なかったですね。もう解は通航してませんでした。

A ずっと通れるんですよ。貞山堀の跡は、例えば仙台空港の海岸に出ていくところに行けば、いまでもご覧になれます。

D 江戸時代というのは、東北地方のコメとかいろいろな産物を東京に運んでくるときに、九十九里から江戸へのあそこの波を船が行けないということで、銚子に泊めてそこから陸路（水路）で運んだ。そういうことで銚子が発達したということでしたね。しかし、だんだん仙台港が整備されてくると、例えば東北地方の産物を東京に持ってくるときには、銚子ではなくて真っ直ぐ横浜港に入ってくるようになったのですか。

A それは東京湾の中に入ってきたでしょうね。

D 500石から船が大きくなってきて、造船の技術も進歩してきたので、そこで……。

A その前は運河を通っていたでしょう。利根川と何かを結んでますよね。その運河を通して銚子から入ってきていたというのがありますがけれども、明治

以降は直接入っていたでしょうね。

D 東京湾に入っていたのですか。

A 確たるあれはありませんけれども、入っていたと思いますけどね。

D 「明治維新のときに関東の第4番目の都市でした」というのが銚子のうたい文句でして、たしか1が江戸で、2が横浜で、3が桐生で、4が銚子だとおっしゃっていました。

B 一番上のところは石巻だったのです。石巻というのは北上川の河口にあって、宮城県の北のほうから岩手県の南のほうまでの物資というのは北上川に依存していたんです。そういう貨物が銚子に来て、それで利根川をさかのぼるということだったのではないかと思いますけれども、いつの時代までそれで頑張っていたかどうかちょっとわからないというのは、鉄道（東北本線）にとられてしまうわけです。

D 陸のほうからもとられてきたんですね。明治の後半というのは、日本の港湾技術の進歩にとっては非常に大きな時期だったのでしょうか。日本の港湾体系のベースがそこでつくられたというふうに考えてよろしいのですか。ちょっと大きいですか。

A 港湾の体系ですか。

D 体系とか技術……、まだまだですか。

B 戦後じゃないんですかね。

A いまの港湾というのが完全にできたのは戦後でしょうね。だけど、そういうものの基礎を形づくったのは明治時代だと思います。そういう意味では、なぜ河川法や道路法ができているのに港湾法ができなかったかというのは、その辺の問題がありますね。法体系の中で整備するということがちゃんとできるのは昭和25年ですから。それができたときは、大蔵省とか内務省とかいろいろなことがあって、港湾管理を、ポートオーソリティという外国のそういう考え方に基づいて港湾管理者を別途つくって、地方自治そのものにしたわけです。だから、国は管理していないわけです。国は直轄事業でつくった場合は、管理を港湾管理者に委託するわけです。ですから、国有財産ではありますけれども、管理をすることはないんです。

D それは大蔵省が所管していた時代の産物ですか。

A いいえ、そうではなしに、占領政策下のヨーロッパ、アメリカのそういう思想に基づいてやったんです。ただ、ポートオーソリティ、港務局制度といえますか、それは独立採算がとれませんので、定着しないで、実際には地方自治体が管理者になっているということなのです。

D もう一つ、港湾というのは基本的に地方自治体、地方が管理運営するというのがタテマエで、例えば国の直轄港湾というのはほとんどないわけですね。

A 直轄管理は全くありません。

D そこは道路と違う。そこは戦後に占領軍がアメリカの考え方を持ち込んできたわけですか。

A 昭和20年代、戦災復興のこの港湾法の中にそういう思想ができていますね。それから港湾法を何回か改定していますけれども……、地方分権

のところ直轄問題というのを書いていますけれども、この辺でひと悶着あって、なおかつこの間の港湾法の改正で、スーパー中枢港湾と言われているような大きな港では、施設の利用者に国が直接貸し付ける。要するに、管理委託をしないようにできる法律体系にまでもってきているわけです。

というのは、阪神・淡路のときに大混乱したわけです。そのときに神戸がダメですから、大阪でとか、名古屋でとかいう話もあったときに、これは信じられないような話なんですけれども、ある港で、自分のところのお客さんを優先して使用させるというような話が出たり出なかったりというような話がありまして、ちょうどそのどさくさの頃に港湾局にいたので、まさに大変だったときがあるんです。そういうことではいけないので、やはり国が管理していなければというか、要するに国全体の思想の中で、一地域だけのことを考えてというわけにはいかないのではないかとということがありまして、その辺から直轄問題みたいなものが出てきているわけです。

もう一つは、それと同じ思想なんですけれども、神戸の場合、全部やられてコンテナのほうで1バースも使えなかったわけです。1バースも使えなかったのを、せめて3つに1つくらいは耐震バースにして持つようにしようということにしたのです。そのときの管理はいまでも管理者に任せていますけれども、国の補助率を上げて直轄で施工して、管理委託していても、いざというときには国の言うことを聞いてくれるといたしますか、そういう形にするということが前の段階であったわけです。

東京港の中は直轄はなかったのです。これは全部補助事業であり、公団、公社バース。まあ、公団のときはちょっと別で、いまは公社に移っていますから、全部公社がやっていたのです。そこに直轄を入れたんですよ。入れるについても大悶着があったのですけれども、いま、東京港は直轄で入っているわけです。そのときも地方分権問題と絡んで大議論がありましたけれども、いま、直轄事業をやろうと思えば管理者ともいろいろな話をしますし、基準もつくりましたので、やろうと思えばできるようになったのです。

その上でもう一つ、スーパー中枢港湾というのは、シンガポールとか香港と

太刀打ちできる港にしようということにしていますので、利用者と直接的にいろいろな施策ができなければいけない。それも国なりの大きな立場からできなければいけないだろうということで、管理者を経由して貸すのではなしに、国が直接、このバースをあなたに貸しますという契約ができる体系にこの間の法律で変えているわけです。ですから港湾法は、必ずつくったものは港湾管理者に管理委託をしなければいけないのです。それをしないで、例えば、日本郵船が上組と組んでこのバースを専用で使いたいから貸してほしいというときに、貸しますよという形、これはここから始まっているわけです。この港湾法ができたときからの流れの中で、管理問題と直轄問題というのはずっとついてまわっている話なのです。

D 地方の管理だといいいながら実際の工事は国がやって、国がやってできた港湾を地方に管理させるという考え方ですか。

A 施設をですね。国有財産はあるんです。神戸港にも横浜港にも国有財産があります。ですから、国の持ち物なんですけれども、管理権は全部向こうに委託していますから、良好な状態に保つ義務も……。

D 所有権は国があって、その管理を地方自治体に管理委託している、そういう仕組みですか。

A はい。そのときに、例えば港湾の収入等によって補修もしてくれるわけなんですけれども、特別に重要なバースがそういう補修や何かが十分でないときにちゃんと良好な状態な状態に保つ必要があります。そういう意味で、国の施設については国がみずから修理修繕するみたいな話もないことはないわけです。地方は最近財政的にも非常に苦しいですから、そのときにはお願いという話もないことはないわけです。

D そうすると地方自治体からすると、管理は自分たちがやる。では、どういう港湾、どういう形態のものをつくるかというのは、自分たちがやりたいという話はあるのですか。

A それは48年の港湾法改正の中で、運輸大臣は港湾計画を審査するという形になっておりまして、港湾計画に関連したものは公害関連を定めて48年の改正の時にあわせてここで全部入れているわけです。そこで、港湾計画は港湾管理者が作ります。そして、重要港湾については運輸大臣にそれを提出して承認を求めるというのがあって、運輸大臣は港湾審議会にこれでいいですかと聞いて、結構ですという答申を得れば、「この計画はよろしい」と認めることになっているわけです。

各事業はその港湾計画に基づいて、この施設をつくりたいという予算要求をする。ですから、港湾計画に書いていない、こちらでこういう直線を引くと言っておきながら、こういうカーブにするなんていうことを予算要求してきても、予算はつかない。

D そういうことでいくと、昭和20年代に占領があって、そこで日本の港湾の基礎というか、管理の仕方とか、その体系がそこでできた。ただ、ある面で行くと外国の制度がそこに入ってきたということですね。

A 港湾法の精神といいますか、考え方の中に、アメリカでやられているポートオーソリティという制度を導入してきたというので、港湾管理者という言葉と港務局（ポートオーソリティ）という考え方があって、それと地方自治に対する考え方が相まってこうなったということです。

ただし、港務局制度が定着しなかったのは、要するにいまで言うPSAみたいなものですから、PSAというのは、施設もつくり施設を使って商売もして、独立採算で成り立っていると。日本の港湾でそこまでいけるような港はほとんどないわけです。港湾管理者自身も、特別会計を持っていますが、一般会計の

支援を受けてやっているというのがかなりの部分です。そういう部分もあるので港務局制度というのは定着しなかったのですけれども、国と地方の関係で言えば、国は国有施設をつくりますけれども、港の行政というものについてはすべて港湾管理者に任せてあるということなのです。

D 埠頭公団というのは昭和30年代前半ですか。

A 40年代です。

B 42年にできました。

D それまでは埠頭公団というのはなくて、全部地方自治体で管理をしていたのですか。

B いいえ、埠頭公団というのはコンテナ埠頭としてつくったのです。コンテナというものが出てきたので、それを短期間に大規模につくる必要があるというので公団となったわけです。

A 昭和42年ですかね、ワトソンが何かのコンテナ船、要するに箱を積んだ船が入ってきたわけなんです。そのときのコンテナゼーションというのはせいぜい数%だったのでしょうけれども、いまや、雑貨のほとんどが9割とかそういうオーダーの中でコンテナで運ばれている。それに対応するために、コンテナ埠頭をつくるときに、国の直轄事業なりでつくるときには5割とか7割5分の補助なのです。そうすると国費がものすごく要ります。100億のバースをつくるときに、75億、国費を入れなければいけないわけです。

それに対して埠頭公団法の中で借入金制度というのにしたわけです。最終的には2・2・3・3になっていますけれども、2割が国、2割が地方、3・3のうちの3は政府が保証した債券を発行して調達する、残りは一般の市中借入

でやるということになりまして、国は2割だけのおカネを出してバースがつくれるようになったわけです。それで整備を促進していったわけです。

要するにおカネがないものですから、10のおカネで1つつくるよりは、2のおカネで5つつくったほうがいいと。それでつくるときはよかったですけれども、なかなか苦しい部分もありますし、それから55年に公団が解散するわけです。平成7年に阪神・淡路大震災、そのときは公社になっていたわけですが、それがまた大変でして、「承継法」という、公団を公社に承継する法律があって、その承継法の中に災害のことが書いていないのです。それで大変だったんです。直轄災害とかそういう災害ですと、国がおカネを出して復旧することができるわけです。ところが、公社に対する承継法の中にはそれが書いてありませんで、承継しているのですが、災害に対しての災害補助ができなかったのです。

D 災害復旧法の対象になっていないのですか。

A なっていない。それで、特別立法の中にそれを書き加えてもらってやったわけです。

D ちょっと戻りますが、日本の場合、昭和20年代から30年代にかけては、ポートオーソリティ的な考え方は一応入っているけれども、実際はそれぞれの地方自治体で管理していた。地方自治体が管理するというだけでは一応思想として入っているけれども、ポートオーソリティ的な考え方というのは結局その中には入らなかったということですか。

ポートオーソリティだと、広域的な自治体でやりますというのが一つですね。もう一つは、港だけではなくて、全体の開発もしながら地域をよくしていきますよという考え方ですけれども。

A 複数の自治体が参加して管理組合をつくるということはあったし、いま

でもそういうのをつくり得る要素はあるんです。ところが、いろいろな仕事をやって独立採算でやるというようなものが定着したのは、ないんです。港務局の業務というのは、法律の港務局というところに書いてありますけれども、それを実施に移したところはないです。移せなかったということですね。

D 広域自治体でやったという例は幾つかあるのですか。例えば複数の都道府県で一緒に管理したという例はありますか。

A それはあります。県と市が一緒になってというのは結構あります。北九州の管理組合というのはもともとは県と市が出資してやっていた。それから、いわゆる境界域に立地している石狩なんかは、札幌市とその周辺の市町村が一緒になって管理組合をつくっているわけです。

C たしか名古屋港も。

A 名古屋もそうです。

B 県と市ですね。四日市もそうでしょう。

A そうですね。

D 縦の関係はありますけれども、横の関係でそういう例はありますか。

A 市町村ごとにですね。それはあります。たしか石狩はそうだと思います。自治体が幾つか一緒になって。

B 鳥取県と島根県が一緒になって境港。

D あれは割れているのではないですか。

A 割れていません。境港管理組合が管理しています。ですから、管理組合の長は交代でなるのかな。名古屋もそうですけれども、市と県が交代。それから四日市も県です。

D そうすると、横の連携も幾つかできているわけですか。

A そうです。管理組合という一つの組織がありますから。たぶん、事務局長さんも交代で任命していると思います。

D そのときに東京港、横浜港というのはどんな議論があったのですか。

A これは私の想像ですが、そういう時点では東京港は横浜港の競争相手ではなかったかもしれません。ですから、横浜は横浜という感じでした。いま、スーパー中樞港湾という話になってきたときに、いち早く名乗りをあげたのは、神戸と大阪がお互いに融通し合ってスーパー中樞港湾を運営しましょうと言っているわけです。同じことを、東京とか横浜、川崎はずれていますが、それも入れて、東京、川崎、横浜が一緒になって、東京港のスーパー中樞港湾をやろうという話はずっと進んできています。

D その当時は、東京港なんて横浜港に相手にもされてなかったのかもしれませんがね。

A 戦後すぐだと、そこまでは言ってなかったと思います。

D そのあとでずっと……。

A 追いかけてきて、いまやコンテナでは東京が上になっています。

D そうすると、ポートオーソリティ的な考え方が2つあって、1つは、広域自治体という形。もう1つは、もう少し広域的な、港だけではなくていろいろな開発をして、全体として地域をよくしていく。前者はある程度実現されているのですか。

A 必要に迫られてということもあったと思いますけれども。

D この前の同時多発テロでやられましたけれども、ニューヨークのポートオーソリティはあそこの全体を開発・管理しているわけですね。確かに港湾地域という形でいくと、いろいろなことでやっていることはやっていますね。ある程度実現しているのですか。

A これも想像で申し訳ないのですけれども、たぶんうまくいかないのは、地方自治体主体のポートオーソリティみたいなものですから、自由に商売していいよという土壌がありません。この港はおまえたちにすべて任せるから、好きにやっていいよと言われれば、やる人は出てくるかもしれませんが、県なり市が管理している中で、そういうことを好きにやれと言ってもおのずから制約がありますね。

それから日本の場合、建設費なり維持費なりが高いと思います。それを負担するだけの事業をやっていくというときには、片一方でものすごく儲けなければいけない。唯一成功していたのは、神戸港とかああいうところが、土地をつくってそれを売ってやってきていたわけです。

D ポートオーソリティ的な考え方をやると、港湾サイドとしてはプラスマイナスがあるわけですね。全部開発の中で賄えと。例えば国からのおカネが細ってしまうかもしれないし、日本の中でそれが果たして可能かという話で、そ

ういうことでいくと、当時の港湾行政としてもあまり積極的ではなかった。逆に言うと、ポートオーソリティ的な考え方よりは、国の大蔵省からのおカネで整備したほうがいいんだという考え方がベースにあったんですね。

A もちろん、ポートオーソリティだって国の根幹的な施設については補助が出ますから、防波堤とか水路について、全部あなたでやりなさいというわけではないんですけども、そこまで成熟していなかったということが言えるでしょうね。この辺で港湾バッシングがあるのは、もう港は要らんとする人たちがいるわけです。それは、それなりにできたではないか、あるではないか、それを使ってないではないか、という意味での話なのです。それに行くまでのこの20年、30年、40年というときは、いくらつくっても足りなかったわけです。30年代から40年代にかけてはものすごい船ごみをしていたわけです。いわゆるCongestionと言われるものにいかに対応するか。

D それで、20年代の港湾法というのができるわけですが、この辺の背景とか、港湾法の基本的な考え方とか、その辺をお話しいただけますか。

A それは港湾管理者制度の導入ということでしょうね。ほかの道路、河川に比べて、国の関与というのは直轄事業ということではなかったわけです。直轄事業について書いてあるのは53条ですけども、港湾管理者と協議が整ったときは国はみずから施工することができるというふうに書いてあるんです。どんなものができるかとか、どういう規模ならできるかとか、何にも書いてないのです。ですから当時は、7 m 50くらいまでは5,000 tクラスの船が着ける岸壁くらいまで直轄事業でやっていたわけです。それが分権とか何かの法律の中で整理されていって、1万 t以上の船が着くような施設でないとダメだとかいう話が出てきたわけです。

ですから、国が関与する部分で言えばその部分くらいしかなかったのです。ただ、基本的に運輸大臣は港湾管理者に対して是正命令をすることができます。

営造物としての港湾ということですから、誰でも使えるとか、えこひいきしてはいけないとか、そういうのは基本的にあるわけです。港湾管理者が、Aさん、Bさん、Cさんというのが使いたいと来たときに、Aさんだけを偏重してBさん、Cさんを排除するときには、運輸大臣は港湾管理者に対して、そういうことをしてはいけませんよと言うことができるようになっているわけです。

D 港湾法の中で港湾特別会計ができますね。

A それはもうちょっと後です。そこにも書いてあったと思いますが、「港湾整備緊急措置法・同特別会計法」が昭和36年です。

D 随分遅いんですね。ほかも大体そんなものですか。

B 2、3年早かったんじゃないかな。

A (資料提示)これが治水とか何とかの5カ年計画です。経済で言う3カ年計画とかに基づいて、港湾3カ年計画というのがあるのですが、5カ年が本当にできたのは1960年(昭和35年)です。これと前後していますね。5カ年計画のときに、緊急措置法で5カ年計画をつくりなさいというのがあって、それで会計を特別会計にしましょうという形になって、一連の制度が整ったわけです。

その前に港湾整備促進法というのがあって、これは借入金、起債によって事業ができるというのをつくっているわけです。いわゆる埠頭用地とか、クレーンとか、ああいったものは起債で賄うことができる。それから、岸壁だけつくっても後ろの用地ができないと、この岸壁は使えませんね。後ろの用地については、港湾管理者が債券を発行してそれをつくることができるということで、政府と地方とが相まって一体の施設ができるようにしたのが港湾整備促進法です。

そのほかに物専（物資別専門埠頭）というのは、利用者から港設費のおカネを取ってもよろしいというものです。利用者から特別のおカネを取るんです。2割くらい、その分だけは利用者から利用料を高く取るわけです。そのかわり、ここは木材の人しか使わせませんよというわけです。木材業者は、自分だけが使えるからその分高く払ってもいいと。

D 国がつくって、ある程度地方にも財政的な負担をさせて地方に管理運営委託させますね。地方のほうは特別会計をつくっていたのですか。

A 地方もつくっています。

D 地方はそこで管理運営委託するときに、もちろん経費も要りますけれども、実際に港湾を使わせる船会社等からの収入もありますね。彼らは起債もしているわけだし、本当言うとそこは特別会計をつくっていたほうがよかったのではないですか。そういう形は昭和30年代半ばまではいってないのですか。

A 物専はほぼこの前後なんですよ。25年より後のときに、おカネがないから、そういうものを促進するために起債を認めた。その前後に、国が港湾のほうも特別会計にしたからというのに相まって全部地方もやって、地方はそれでも実際には足りないわけです。ですから、維持修繕費みたいなものは一般会計からもらっているわけです。全部の収入で賄えるほど取れないんです。

D 道路がガソリンとか石油とかのおカネを入れると。あれも昭和30年代の半ばからですか。

A 田中内閣は次の軽油取引税ですが、その前に道路のほうは取ってますね。

D そのときは特別会計をつくっていたのですか。

A そのときはあったと思います。道路だけに入れてますからね。

D 港湾はそれまでは、建設のほうも管理委託も毎年の予算の中でやってきたので、別勘定という形はなかったというふうに考えていいのですか。

A ほとんどないです。一般会計と何ら変わることがないといえませんが、そういう意味ではもう特別会計は要らないのではないかという議論がずっとあって、5カ年計画も一本にしてしまいましたね。そのときに比較的何の抵抗もなしにそうになったということだと思います。

C 神戸が、スイスか何か外国の債券を発行して、あれはもっと前ではないのですか。

A それは起債の一環ですね。その引き受け手を、日本の郵便局の国債のあれに任せるか、大蔵省の許可を取れば外国で発行することができる。で、ユーロ債か何かを出したんです。

C スイスとか何かでしたね。

A はい。

B 土地造成のための費用に充てるためだったわけでしょう。そういう方式を港湾管理者がとり始めた最初というのは、東京都が昭和37年か38年頃、アメリカから1億ドル借りるということをやったと思いますけれども、それが始まりだと思います。

A 促進法というのは28年に成立していますから、28年からそういう起債を

発行して、埠頭用地、機能施設をつくっているということです。

B 外国債は東京都ですね。

D 実際に地方自治体の外債発行というのは、世銀特別措置法で規定しているわけですね。あれができたのは戦後間もないですよ。その中の政令に地方自治体を幾つかつけ加えていって、それがたしか40年過ぎではないかと思うのです。東京、大阪、神戸、横浜、たしか4つつけ加えた。

A (資料を見て)物専は44年ですね。これより前ですね。

D 法律自体は相前で、政令につけ加えたのはたしか40年前後だったと思います。かなりやっていて、例の為替変動があったので、一時ストップして発行できなかつたのです。あれはそういう点でいくと埋立に使うということですから、ある面でいくとポートオーソリティ的な考え方ですね。たしか港には使ってなかつたと思います。収益があるものに対して……。

A 用地造成などが一番のあれなんですね。機能施設というのは、いわゆるクレーンとか荷役機械というものですけれども、それ自身での収入というのはそんなにないわけです。ですから、そういうのが一番使われやすいのはどうしても埠頭用地と都市用地です。実際に神戸市のポートアイランドの中をご覧になると、ホテルができていて、住宅ができていてというふうになっていますけれども、ああいう部分の用地造成費に使われて、それは十分回収できた。

D もう一つ、これはちょっと別の話かもしれませんが、空港というのも、大体港湾と同じ感じで並行して制度が成立してきたのでしょうか。

A いえ、空港は利用料としての空港使用料の収入というのがあって、それ

のベースが基本になっています。それに対して一般会計が補てんする部分は入っていますけれども、空港特会というのはそれなりに国が管理して……，まあ、地方の管理もありますけれども、基本的には空港使用料の収入がベースになっているわけです。もちろん足りませんよ。だから、関空の場合にはああいう会社にしてつくった。中部も同じようにと。大空港で言えば、国費でつくっているのは羽田の今度の沖合展開だけです。

D 空港のほうで特別会計は早いのですか。

B 遅いでしょう。

D そうすると、空港使用料は一般会計の中に入っていたのですか。

A でしょうね。ただ、空港収入という枠が幾らだから一般会計でこれだけにしよう、というふうにしていたと思います。全く関係なしに決めたのではないと思います。いまは、特別会計の基本は収入なんかとリンクするようになっています。

B 空港整備法という法律が昭和31年。それから、第一次の空港整備5カ年計画が昭和42年かな……。

A 空港は1966年（昭和41年）です。

B 空港は一種、二種、三種に分かれていて、第一種空港というのは国の基幹空港。100%国が出した。第二種空港は、国が設置・管理するけれども、75%です。第三種空港が地方公共団体が保有する。それで50%。

D 空港整備の技術というのは、日本の中ではどういう形で育成されてきた

のですか。

A 基本的には埋立を伴ったような部分は、大分とか長崎以降の話ですが、それは港湾土木の技術が使われています。それから、滑走路とかエプロン、これは舗装の技術なんです。ですから、道路の関係の技術で特に重いものを対象にしてというのをやって、港湾技術研究所ではそれを随分やったんです。黒い舗装は、轍が掘れたり、ずっと飛行機が停まっていますと引っ込むんです。それでコンクリートにするというので、コンクリート舗装の上に、ジャンボの輪と同じような構造に荷重を乗っけてグルグル引いてとかいうので……。だから、エプロンの1mとかの舗装をどういう路盤材を入れてどうしてというようなのは、港湾関係の技術でやっているんです。

D 現実としては、舗装も含めて実際にはかなり港湾の技術者の方がやっておられるんでしょうね。

A そうです。それは航空局との申し合わせというのがありまして、昭和40年代、この5カ年が発足した頃かと思いますが、基本施設と言われる滑走路、エプロン、そういったものについては建設局が実施する。それで、灯火とか無線、その他の施設については、航空局の中にもそういう土木部門があるのです。

東京航空局と大阪航空局と2つありまして、それぞれのところに、例えば仙台空港事務所というのがあって、そこにも土木の人がいるわけです。その人たちが、進入灯とか何とか灯というのを。進入灯の場合は、委託されて管理者がやったり、事務所がやったりすることはありますけれども。

B 空港整備の仕事が急に増えて手がまわりかねて、航空局としてはどうするかというときに、運輸省の中にある港湾局にやってもらいましょうということで、当時はそれなりに合理的な処理だったのでしょうね。

C 戦後、ポートオーソリティといいますが、港湾管理者制度をつくる時には、空港と港湾を一緒にしようという議論は？

A それはなかったと思います。港湾は港湾。まして、戦後すぐのときには空港はつくれなかったと思います。港自身でも、いいよと言われるまでに若干の時間がかかっているわけですね。空港はもっと厳しかったと思いますから。

D 実際には埋立地でないところの空港も……。

A 基本的にはそうです。

B 山の上の空港も建設局が実施した。

A 滑走路とエプロンを中心にした施設。

C 運河でも、準用河川といいますが、港湾が管理している運河と、完全に河川というので、2つ、横浜なんかでもありますね。ああいうのはいつ頃分かれてきたのでしょうか。

A 港湾法で港湾区域を設定する港湾法の56条でそういう表現がありまして、港湾区域を設定しない港もありますけれども、全部、港湾区域を設定するようになっているわけです。それで大きな河川の場合には、下流から第一橋までを基本にしているわけです。だけど、河川の中に港があってはいけないかという、そんなことはなくて、猪苗代湖やら琵琶湖の中には港があるわけです。それは港湾法でそういうことができるようになっているんです。

ただ、これも国土交通省とか建設、運輸の問題がありまして、河川の人は「河川舟運」とか言っているわけです。いま、荒川をのぼって油を運んだり砂利を運んだりする船が通っていますけれども、そこに船着場をつくると言っ

いるんです。私は国交省として一緒になったのだから、管理を河川の管理者がやるようにしても構わないから、わざわざ船着場とか、河川舟運だとか、そういう言葉をつくる必要はないと思います。

いまは、たまたま河川管理者が管理している水域の中に船が着く施設を船着場と言っています。そんなことは必要ないんですね。港湾法の体系の中で技術基準もありますし、それに合った施設で安全につくってやるべきだと思うのです。百歩譲って、洪水との関係があるというのであれば、そこに洪水対策としての施設を入れるように技術基準に入れればいいと思うのです。

D 港湾法が20年代にできて、港湾法の中には埋立の規定はなくて、先ほどの公有水面埋立法に入って……。

A 明治23年の勅令で公有水面の埋立というのがあって、公有水面埋立法がその後できています。

D 港湾法は埋立の関係ではなくて、港の建設管理のところを規定しているわけですね。

A そうです。

D 埋立権者として民間もできていた。昭和47, 48年頃までは民間ができていて、最後の民間の免許が、大阪のところで免許を受けていた。

D 話はズレますが、ディズニーランドをつくるときに、会社ではできないので、千葉県が埋め立てて破格の値段で渡したということで、それが県議会で問題になったということを知りました。そのときはたしか実質的に民間はできなかった……。

B だけど民間は、自分の工場をつくろうというときの埋立というのはあったでしょう。

A それは原則禁止にしていらないはずです。民間がみずからのために自分で安くつくってこうしてというようなことについて言えば、きりがないからということで、しないことにしているというのはあると思います。

C 堺の新日鐵のあれはいつ頃でしたか。鉾津が中に入ってますよね。

A 入っています。響灘のやつもそうです。港湾法と関係ないということはありますけれども、港湾区域の中で埋立をするときには、「港湾計画でこういう埋立をします」というのを決めていかなければいけないのです。それが決まっていることを確認した中で埋立を認めるというふうになっていますから、丸い埋立といいながら四角いをつくったりとか、そういうことは許されないのです。

D 制度的にはいまでもちゃんと……。

A リンクはしています。

D 響灘開発もまだ埋立をやっているわけですね。ただ、あれは随分昔に免許をもらったんですね。

A でしょうね。

D 株式会社の埋立は基本的に運用としては認めていないのでしょうか。

A たぶんそうだと思います。私企業がみずから埋め立てるということにつ

いては、認めないというふうに行っていると思います。

D どうもありがとうございました。(了)