

「わが国港湾の歴史」 - その2 -

日時：平成17年11月7日（月）12：00～

A 昭和30年代というところでお話しさせていただきますと、戦後、経済計画を13本か14本つくったんですね。要するに昭和20年から30年の間というのは、どうしても港湾法をつくったりということで戦後の復興期なものですから、アメリカから、ああいうやり方はおかしいとか、例えばシャープ勧告のように、「日本にあるのは小道みたいなもので道路はない」と言われたりしているわけです。港も、立派な港をつくるということについて言えば、最初は反対されていたわけです。日本がまた再軍備化を図るということで、大型岸壁をつくったり、船腹量の総量についての規制とか、そういうものを全部GHQの方から受けていたわけです。

港湾法ができた時代はちょうど朝鮮戦争が起こっていますから、アメリカの政策から言っても港がないと困ったわけです。補給基地として日本の港を使わざるを得なかったということがあって、船腹量も大幅に伸びてきたし、大型岸壁の築造とか何とかも順次行われてきたという経緯があるわけです。

それで、31年のここで経済白書が「もはや戦後ではない」というのをうたいあげているわけです。要するに、戦後の復興期の時代ではなしに、新しい国づくりなり経済社会づくりをやるんだというのがこの時期なわけです。これから10何本つくるのですけれども、転機は中曽根内閣です。ここで民活が出たわけです。この間にはずっと社会資本の投資配分表があるんです。で、中曽根内閣のときに投資配分表がないのです。道路に幾ら、総額何兆円というのがありまして、その何兆円をどういうふうに配分するという配分表があるわけです。その配分表を受けて、こちらにある五カ年計画をつくりました。港湾というのは、第一次が1960年ですから、経済計画が出て約5年後に閣議決定で第一次の五カ年計画ができています。

それは何を受けているかというのと、ここで言う投資額を、港湾でこれだけというを受けて、これに対してこういう整備をしますという考え方と、予算の

砕みたいなものを入れてやっているわけです。このときは2,500 億です。第二次が6,500 億、第三次が1兆300 億、こういうふうに投資額が増えていったわけです。

D 五カ年計画というのは、いま、小泉内閣では否定的ですね。五カ年計画というのは、それぞれの中でやっていて、この間に余り連携がなかったと理解していたのですが、いまおっしゃったことは、全体の計画があって、それを個々に落としているという仕組みがあったということですか。

A ここに幾らと書くのが大変な作業でして、歴代、港湾局出身の技官が社会資本班という班の班長をしているわけです。「世界とともに生きる日本」というのが作られました。そのときにこの経済計画の中にこれくらいの表が残るわけです。それについて各省から攻撃があるわけです。最後にこういう表がこの経済計画の中にずっと中曽根内閣まで書かれていたわけです。

D いまおっしゃった全体の社会資本については、社会資本班で全部計画を策定していたというふうに考えていいのですか。

A 国土計画は10年なら10年の間に300兆円とか出しますね。ただし、そこには配分表はないんです。こちらのほうがより短期的ですね。国土計画というのは最低10年以上先と言ってますけれども、これはせいぜい五カ年か七カ年ぐらいのやつでやっていますから、それでこちらに配分表があるわけです。国土計画は、例えば分散して地方に田園都市をつくるとかつくらないとか、ああいう、どちらかというとお経が書いてあるわけです。

それに対してこちらのほうは、分野別の投資額が書いてあるんです。ただし、ここに書いてあってこうしたからといって、そのとおりに投資してきたためはないんです。計画のうちのこのあたりまでは、全部、予定よりも早く満額になってしまったのです。

まず、GNPなりがどれくらいの伸びがあるかという基本があって、それに対して貨物量がこれくらいになりますと。ここでもう一つお話しするのは、「t/m」というんですけど、1m当たり1,000tくらい扱えるのが基本的な考え方というのでずうっとやってきたわけです。

7m50の岸壁は130mあるんです。そうすると130×1,000で、13万tぐらいは1バースに扱えるという基本的な考えによって全国のバース延長を出す。そのバース延長は、水深5m50のバース（延長90m）から、もっと長い場合もありますし、当時ですと、水深12m（延長240m）くらいまでありますから、その総延長に平均単価を掛けると総投資額が出てくる。岸壁の総投資額が出ると、当然、その後ろの用地の造成とかそういったものが出ますから、この2,500億というのはそういう計算によって出しているわけです。

ところが、2,500億自身はすぐ使ってしまいますし、貨物量も右肩上がりのものですごい伸びをしていましたから、オーバーする。GNPも、高度成長期に入ったときには非常に速いスピードで増えていっている。世の中変わったというので、結局、ここはずっとこういうふうに重複していますね。ここで1年重複していますし、ここで2年重複していますし、ここも2年重複している。ところが、この辺になってくると重複していません。

なおかつ、この投資額の3兆1,000億を達成してない。76.1%と書いてありますね。76%しか達成してないんです。

D ほかもそうですね、港湾だけではなくて。

A この辺から世の中ちょっと変わってきたんです。達成しないで変えていったわけです。これは閣議決定したり、漁港は漁港法に基づいて、法律で計画をつくるというふうになっていたんです。今度、全部一本化したときに変えたと思いますが、そういうことでこの部分が、それぞれ違うんですけど、ほとんど閣議決定。閣議了解もあります。全部が閣議決定ではないんですけど、ただ、そういうものはずっと守られたわけでもないんですね。

羽田のDラン、沖合展開をやるのに2009年開港と言われていました。これは閣議決定しているわけなんです。だから2009年に完成させなければいけないというけれども、そんなもの、守られたためしがないではないかと思いますが。

D 79年が第二次石油ショックですね。そうすると、この辺まで経済の成長が予測を上回っていたので、期間の5年を待たずにどんどんやっていたけど、この辺から経済成長が少しトーンダウンしてきて……。

A それから環境問題です。48年が「環境国会」と言われたように、高度成長の歪みみたいなものがこの辺ですっと出てきたわけです。で、環境の部分をしなればいけないと。ですからこの計画の中に、例えば「廃棄物の処理及び清掃～」、こういうものがこの辺から入ってきたり、治山治水にしても、港湾にしても、道路にしても、全部、環境対策みたいなものがこの中に入っています。

ですから、1970年（昭和45年）から後ろのほうについて言えば、環境問題とかが何かが非常に出てきた時代に入ってきています。それでもこの辺までは、五カ年計画はこういう経済計画に従ってつくられていたとっていただいても、そんなにおかしくはないです。だけど中曽根内閣の時代に、もうソ連のような経済計画をつくってやる時代ではない、ましてや投資計画まで定めてやる時代ではないと。

そして、公共投資用のおカネがなくなったんですね。それで、民間の資金を存分に使えばいいではないかと。で、その次はNTTです。あれは60年くらいですけれども、NTTの株を売って、そこでの収入を貸付金や何かに使うというので、民活の次がNTTだったわけです。いまや、それもいかんと。徹底的に減らすんだとって、7兆円ぐらいですから、2000年か、2000年ちょっと前ぐらいの半分近くになっています。多いときは10兆を超えていましたから。というくらいに投資額が減ってきた。今年も3%減らすというのが計画の基本なのです。

D 個別の五カ年計画が、結局、自民党の政調会に決定権が移って行って、そこで族議員が生まれてきたと、そういう構図を我々はよく聞きますけれども、その辺は実際に現場におられて、どんな。

A やはりもとの力の源泉は役人だと思いますね。昔は治山治水だったわけですね。それがついこの間、道路公団がああいうふうになるまでは、道路一辺倒。いわゆる道路の天下だったわけです。それが、道路公団民営化なり、道路財源の一般財源化のような話が出てくるように、いま、ガタガタにされているわけです。

それは、あれだけの税源を持っていて、それを背景にした圧倒的な力があつたんです。戦後間もない頃は道路ももちろん大事だったのでしょうけれども、毎年、ジェーン台風だとか何とか来てましたね。あれによってものすごい被害を受けていたわけです。ダムをつくるといえば反対もなく当然できたと思います。政治家も治山治水の力でたくさん当選させることができたのです。

10兆円という公共事業予算があつたときに港湾の予算はせいぜい5%どまりなんです。ですから、道路の人を10人を通すのだったら、そのうちの1人、10%くらいということなのです。そのくらいの力しかないんです。

D 港湾というのはこれだけ強大な社会資本でありながら、なぜ港湾族はそんなに強くなかったのかというのはよく言われるんですけど、いまおっしゃったように5%しかなかったということですか。

A ウォーターフロントと一番最初に言ったのは港湾局です。だからリバーフロントなんてものが出てくるわけです。あるいは、マリーナというのを一番最初に言ったのは港湾局です。それを、リバリーナとか、フィッシャリーナとか、そんなものにリーナをつけてくれるなと私は思うんですよ（笑）。いや、自分で考えればいいんですよ。自分たちに合ったようなプレジャーボートの収容施設をつくれればいい。だけど、マリーナがあつたら、川だったらリバリーナ、

漁港だったらフィッシャリーナと。

掘り込み港湾というのがどこにもないときにそういうものをつくろうとしたわけですね。世界にもない港をつくろうとしたとか、非常に先駆者的なのです。ところが、すぐフィッシャリーナとか何かが出てきたり、例えば河川なんかを使うと。河川の中に港はあるんですよ。京都にもありますし、猪苗代湖にもあります。なのに、いまや船着場と称して荒川をのぼっていくとか、それも河川の人がやるわけです。

港湾法の体系の中で、管理者は河川管理者がなっても構わないではないか。一つの体系としてネットワークを組むことを考えるべきだと思うんです、船着場とかね。「船着場が港か」という話になってくるんです。

建設と運輸が非常にうまくいったのは北関東の道路ですが、なかなか港まで道路を持ってきてくれないわけです。例えば、青森には立派な青函連絡船を渡る橋がありますが、あれは、こちらの港とこちらの港をつなぐ、臨港道路なのです。

さっきの t / m みたいなもので話をしていきますと、全国の貨物量を全部の施設量の延長で割ると 1,000 t にならない。例えば 700 t くらいのパースというのはいっぱいあるわけです、個別にやっても。

D ちょっと戻るかもしれませんが、新しい法整備ができたのが 26 年、いまおっしゃった港湾地域とか臨港地域というのはそのときにできたのですか。その前からあったのですか。

A 施設とか何とか。

D 例えば、これは港湾地域で、こっちは河川地域ですと。そこでいろいろ苦労したことがあるのですが、水面の地割りというのはこのときにできたんですか。

A 臨港地区の法整備という意味で言えば、港湾法の中で決めたとしますので、26年の中に「臨港地区とは」というのが書いてあります。ところが、都市計画法でも臨港地区というのを決めているわけです、まちの中に臨海地区というのはある。結局、港湾法の中でも臨港地区があるので、港湾計画をつくる時に、臨港地区の指定をして、いわゆる埠頭用地とか……。都市再開発用地みたいなものは、都市の再開発のために使う用地ですからこれは都市の用地だということですね。ですから、港湾計画の中でそういうふうに分けたとしても、臨港地区の指定のときには、臨港地区でないという指定になる可能性があるわけです。港湾管理者がそれで港湾計画をつくったときに、海の上はもちろん港湾区域ですけれども、陸については、例えば埠頭用地は臨港地区ですね、それから臨港道路の用地、いわゆる道路敷、そこまでは臨港地区ですね、と言いますけれども、例えば倉庫用地、保管用地というのは、「商業用地ではないか」というのもありますし、いや、そうではない、港の施設で絶対ここはないと困るのだからこれは臨港地区に指定する、という話がありまして、これがずっと喧嘩のもとだったわけです。

それで、平成7、8年前後に一応手を打ったわけです。そのときに、港湾で臨港地区、都市のほうで都市用地になっている部分で、0、1、2、3というランクを決めましょうと。臨港地区ではあるけれども、ほとんど都市の形になっているようなところを例えば0としたときに、1、2となった2というのは、都市の中にあってもこれは港そのものだ。0と3というのは明確に臨港地区を外すとか、臨港地区に指定するとかにしましょうと。2と3については、食堂もあったり、中には住宅もあったりということがあられるわけです。その中についてはお互い協議して決めましょうというのが一つのルールになってから、臨港地区の指定とか、都市計画の変更が非常に易しくなったんです。

D 例えば水面のところの地割り、港湾区域との線引き、こういうものは一応20年代にできたのですか。

B 水面のほうは、河口の第一橋までが港湾区域で、そこから上は河川区域と、非常に大ざっぱな分け方でしたね。

A ええ。こういうふうになっているんです。(図示して説明) こういう形になって、ここに港がありますね。で、防波堤がこんな形になっていたとします。そうしますと、ここに橋が架かっていると、この第一橋まで、これは港湾区域にしますよというのですけれども、防波堤のぎりぎりというわけにいきませんから、こんなふうな形に港湾区域というのはなりますよと。これが水面の港湾区域なのです。ここが、さっき言いましたように港湾の用地ですから、これは臨港地区です。後ろに、当然のことながら倉庫群とか何かができますから、この辺まではそうでしょうというのですけれども、こちらから都市が延びてきていますから、この辺がせめぎ合いの場所なのです。それを、平成8年の春だったと思いますけれども、さっきの0、1、2、3……、限りなく都市に近いところ、限りなく港に近いところ、それからこことこと。でも、こういうところは早く外しましょうと。というのは、臨港地区ですと都市計画法の規制があって、例えば住宅は一切建てられないという形になっています。

D そうすると、この最初の橋までが港湾区域という考え方ですか。

A ええ。基本的にはそうです。

D 逆にいくと、こっちに港がない場合かもしれませんが、河川区域が海に出っ張っているときがありますよね。

A 河川はここまでです。

C それは何か協議しなければいけないのですか。

A それで、導流堤を延ばしますね。そのときに、ここまでこういうふうにするのか、こうするのかというのがああるんです。導流堤をこういうふうに延ばすときがあるんです。ここに港がありますから、こんなことはできませんけれども、まあ、こういうのがああるんです。そうすると、ここまで河川か、というようなのはああります。だけど、それは共管になります。ここは港湾でもあり河川でもあるという区域になります。

ところが、この横に例えば漁港があったりしますし、その間がちょっと切れてるんですね。漁港区域がこうなっている、で、港湾区域がこうなっている。この間が切れてますね。これは海岸は建設省の所管です、これは水産庁の所管です。それから、ここに例えば田んぼが出てきていますと、農水省の行動改善事業の所管の海岸がああるわけです。

そうしますと、Aという海岸、Bという海岸、Cという海岸、それからDという海岸、全部海岸ということで、後ろを防護しなければいけないというのは同じなんですけれども、ところが、全部違う人が所管するのです。

D 最初の第一橋基準というのは、20年代のときからこういう考え方だったのでですか。

A 基本的にはそうです。「第一橋まで」というのが基本的な考え方です。

C 例えばそれはコンテナ船が、ほとんどないと思いますけれども、川をさかのぼって内側まで入るような場合でもそうですか。コンテナじゃなくて普通の物流機能があってもですか。

A コンテナ船といいますか、そこそこの船が上流にのぼれるとしたときに、海に行くやつについてはクリアランスがあありますから、普通の道路橋ですと入れません。ですから、いまのように、ここで止まらざるを得ないのです。

C 第一橋というのはそういう意味なんですね。

A 中国の長江（揚子江）は南京の橋が架かっているんです。この南京の橋のクリアランスというのは10mぐらいしかないわけです。そうすると船は、普通のいわゆるオーシャンゴーイングという外航船みたいなものは、ここから先には行けないのです。この下に、いま、中国はすごいんです、何本も橋を架けています。それは全部60mぐらいのクリアランスを持った橋です。ですから、ここまでは普通の船は行けます、外洋を航海しているものは。だけど、ここから上は行けません。

今度の三峡ダムを通ったり何かするものは全部閘門がありますので、ここから上流に船が行けるのですが、ほとんどは、バージのような、底の浅い、上も高くないような船で行ってます。大昔だったら、こんなバージ用のプッシャーがあって、それにバージをはさんでずっとのぼっていったわけです。ですから、重慶までなら十分、こういう船はいまでも行けますけれども、普通の20mぐらいの高さのある船はここは通れません。

C 港湾区域に面していない臨港地区というのはあり得ないわけでしょうか。

A いや、あります。

C 例えばここは普通の河川だったとしたときに、このあたりが臨港ということはあるということでしょうか。

A 最初からはないかもしれませんが。昔、ここまでが港になっていまして、ここに港公園みたいなものがあったとしますね。それで、ここに都市のほうでこういう道路を通したというときに、こういう形で飛び地になってそのまま残るといっているのはあるかもしれません。

例えば、港博物館とか何かがあるとしますね。新潟ですと旧税関跡がありま

す。旧税関跡ですから、たぶんあれは、都市計画で言う博物館か何かのそういう施設ですので、臨港地区はかぶっていないと思いますけど、ああいうところを臨港地区にするということはある得ることです。

C それは、もともとそうだったからということですね。

A そうです。新潟の駅前に港博物館をつくって、「これを臨港地区に」というのはちょっと難しいでしょうね。

D 20年代から30年代の話で、一つは「計画造船」というのがありましたね。港をつくるのと、そこに日本国としてどのくらい船をつくったらいいのか。もう一つは、港はつくるのですが、実際、港湾の荷役がどのくらい必要か。港の整備と港湾荷役というサービス産業と、実際そこに着く船の計画造船の量、ここはどういう関係で議論されていたのでしょうか。

A 最初は、港の整備と船腹量というのは連動してしまっていて、GHQがある程度規制をしていたわけです。港はこれくらいもあればいい、せいぜい3,000tくらいの船が着けばいいとか、そういうことを制限していますから、大きな施設をつくれなかったわけです。なおかつ船腹量についても、何万総tでいいというようなことがあって、その中でしかできなかったわけです。

それが自由化されたあとも、海運政策という意味で「船腹量は何t」というのがずっとあって、いまだに続いていると思います。ですから、新しい船をつくりたい人は、誰かが廃船するとか、その権利か何かを買ってきて自分の船をつくる、そういう計画造船になっているわけです。自由に、私が明日から海運業を始めたいから、海運業の免許だけ取って、自分で船をつくって営業するというのはできないんです。

もとはGHQも、そういうふうにして船腹量と港湾施設までは既定していたわけです。ところが、その後の流れで言えば、港湾局の中に倉庫・港政課とい

うのまでであった。ただ、内航課、外航課というのはなかったのです。ですから、船腹量は内航課、外航課が決めているわけです。内航にどのくらいの船が何総トン必要かというのを決めているわけです。ですから、完全な連携というのはなかったわけです。

なかったけれども、海運政策で計画的に……、例えばタンカーは計画造船になっていますよね。それからオアーキャリアという、鉄鉱石運搬船とかは、12万総tのやつをつくる、あるいは、7万5,000とか、2万5,000とか、5万とかいうのをつくるといふうにして計画的につくってますよね。そうすると、5万tの船ですと、バースとしては水深12mぐらいです。港湾計画の中で、例えば石炭とか、ポーキサイトとか、鉄鉱石を運ぶ港をつくとすれば、そこに12mの岸壁をつくりましょうと。それが1社だけの場合には、港湾計画の中で専用施設としてつくりますということです。それが、例えばポーキサイトも扱うし、電力の石炭も扱うし、鉄鉱石も扱うといふうになったときには公共でつくってやる。木材のときはこうするといふうにして、やってきたわけです。そこには連動があるわけです。

D 港湾のバースはどのくらいの能力で整備しましょう、そのうちどのくらい日本国として船を持っておくべきだとか、そういう考え方というのは、港湾の整備と計画造船、海運の能力とのリンクというのは当時からあったのですか。

A 明確なリンクというのはなかったんじゃないですか。

B それはなかったと思います。日本国として、外国貿易はこう伸びるであろう、それに対してどういう船をどういうふうにつくらなければならないかというのは、船会社が考える。船会社が考えたものを海運局が集めて、造船量何ぼ何ぼが必要であるということになって、投資総額を調べるというようなことをやっていたわけです。

だから、港湾と一つひとつの港に関してリンクするということとはしなくて、

港湾は港湾取扱貨物量がこうなる、については岸壁全体の延長がこれだけ要る、ということで施策を進める。海運のほうは海運で進める。だから、貨物量と輸送量とのリンクはあったでしょう。

A リンクする具体的なときというのは、港に入ってくる業者なり船社なりが、今度こういう船をここに入れたい、それについてはヤードはこれぐらいないと困るし、岸壁の深さはこれぐらい、5万t級の船に対応した岸壁がないと困ります、お願いしますというのを管理者が受けて港湾計画をつくるというので、そこでリンクしているわけです。ですけど、わが国の内航船腹量を100万t相当にして、それでバースが何mと、そういう協議はなかったです。

D もう一つ、港湾荷役の問題ですが、港湾行政としては港湾荷役とはどういうかわりで歴史的に来たのですか。

A 荷役業者なり倉庫という人たちの分は港湾局にあったのです、倉庫課と港政課という2課が。それが58年に一たん貨物流通局に移ったわけです。今年から港湾経済課というのができまして、そっちにまた戻ってきたわけです。それで港湾局は、船は関係ないのですけれども、港湾で働く人たちも含めて一連の行政ができるということになって、港湾局の総務課というのはもともとは管理課と言っていたのですが、今年から総務課になったわけです。全局で総務課がなかったのは港湾局だけじゃなかったでしょうか。

D それぞれの港にそれぞれの港湾荷役の業者がいますが、これは免許制ですか。

A そうです。

D 一回免許を出すと、そこは一つの権利になってくるんですか。

A ですから、新しい人が免許を取得したいというときに協議とか何かが必要になるわけです。その協議を受けて、地方の海運局（いまで言う運輸局）に申請して、認可は東京の大臣がやるという形になります。

D 東京とか横浜みたいなでっかいところになると、港湾荷役はやはりそこでも免許になっているのですか。

A はい。それも免許の種類によって業務に制約があるんです。何t以上のところの岸壁でできる人と、できない人とか。要するに免許行政ですよ。

D 第一種、第二種みたいなものがあるんですね。

A 結構いろんなものがあります。それから、自分で機械を持って入る人と、機械を持たないで入る人によっても違いますし、詳しい免許の中身はちょっとわかりませんが、非常に細かく定められています。そのことが、先に免許を取っている人たちが排除する一つの理由みたいなものにもなっていて、新しく入りたい人は先にいる人たちにちゃんと仁義も切って、「いいでしょう？」というようなことを取るまでの努力は大変なことだと思いますね。

D その辺がいろいろ議論のあるところですけども、日本の港湾荷役は免許制で非常に効率が悪い、例えば、夜も早く終わってしまうので、シンガポールみたいに24時間港湾荷役しているのに比べて、日本は効率が悪いから、外国の荷役業者を入れるべきだという議論がありますね。港によって違うのでしょうか、それとも荷役業者が。

A 労働問題だと思いますね。労働者との関係で、馬鹿馬鹿しい話だと私は思いますけれども、いままでは一般ライナーという外貿の定期船埠頭で営業し

ていたのを、コンテナ船のバースに代えるということにしたときに協議をします。協議をしますと、一般バースですと、ガントリークレーンとかそんなものはありませんから、昔流に言えば、網畚に入れて下ろしたやつを一つひとつ運んでやっていたわけです。当然、人力の集中型の企業になります。そうすると労働者はたくさん潤うわけですよ。

ところが、コンテナ船になれば数人でいいわけです。トラックの運転手とオペレーターがいればそれでできるわけです。いままで人力の集中型で100人いたのが、5人とか10人になったときに、90人はクビを切らないといけません。まず、船社がコンテナ船を導入することだけについても協議が必要なのです。港湾のほうの会社がオーケーと言わなければできないというシステムになっているんです。

D そうすると労働問題ですね。港湾行政が7時でやめなさいと言っているわけではない。

A またこれが大変な話で、いまほとんどの港は、1年365日、正月以外全部働きますよ、夜中も働きますよと、なっているんです。ところが、日本の労働賃金は、時間外の7時から10時までは125%、そのあとから翌朝までは、150%か、さらにそれ以上かというのがありますね。土日だと人件費は200%になるわけです。

なぜ土日にしてほしいかというのと、船というのは、コンテナ船ですと、1日、損料が500万とかかかるわけです。それで、入ってきたいけれども、入ってきて荷役することによって、そこに人が入って200%とか150%を払う。それなら、月曜日の朝に入ってきてもいいとかいうのもあるんですね。

ですから、多分に労働問題というか、日本の人件費が高いということ。私が思っていたのは、シンガポールというのはまだいまは頑張っていますけれども、いずれはマレーシアにとってかわられると思うんです。というのは、シンガポールは華僑とはいえ白人なのです。港湾荷役とか労働そのものについては全部

マレー人なのです。今度、ピンツルにマスク用のバースが2バースできて、そこがシンガポールを凌駕するくらい取り扱っているわけです。労働者とかそういうものを確保できている国のほうが絶対に強いと思うんです。シンガポールに労働者がいなくなったときに、本当にあの華僑のお金持ちがガントリークレーンに乗って操作するかと云ったら、そんなことは考えられませんよね。

韓国がものすごく力を持っていますけれども、やはり韓国の一番の問題は人件費だと思います。

D 日本の港湾は世界の中で競争力が低いというけれども、これはひとえに人件費の問題が影響しているわけですね。

A それがかなりの部分を占めていて、港湾労働とか港湾の荷役関係の会社の自分たちの権利を守るということだと、偏見かもしれませんが、私はそう思っています。私がいつも現役のときに言っていたのは、自分たちの港がなくなったら、港湾労働者も何もあったものじゃないでしょうと。

D 例えば、ある港湾荷役業者がすごく収益を上げようとして、例えば中国人の労働者をたくさん連れてきて、20時間やりますよということは、可能は可能なんですね。

A 単純労働者を導入することはできるんですかね、いまの日本の法律では。高級技能労働者というのはダメなんです。例えば、うちが溶接しますね。溶接工というのは免許を持った人たちです。いまは原価を割ったような受注をしていますから、そうしたいのですが、それはできないんです。ですから、研修で連れてきた人にさせるといようなことはあり得るかもしれません。コンテナクレーンの研修のために連れて来て、24時間働かせるとかいうことはできるかもしれません。

D 港湾荷役業者は許可になっているわけですね。これは更新制になっているのですか。

A 更新制ですけれども、よほどの理由がない限り更新されるのではないのでしょうか。

D 港湾業者もそこで設備投資するわけですね。そういう点でいくと、既成事実になっていくんですかね。

A そうですね。

D 効率が悪いから免許を取り消す、ということは基本的にはできない。

A 反社会的なことをしない限りは大丈夫ではないのでしょうか。

D それから、新産都市のときに全国で工場が展開して、そこでコンビナートができて、そこに専用埠頭が随分できました。専用埠頭の許可の仕方というのはどういうことだったのですか。

A 港湾計画について言えば、48年より以前に港湾計画をつくったときは、港湾審議会の意見を聞いて運輸大臣が認可するというふうになっています。新しい港湾法の中では、「是正を求めることができる」というのがあって、その是正を求められないために、計画の基本方針と計画基準とあります。こういうものに従って港湾計画をつくりなさいというふうに、48年の港湾法改正の中で基本方針と基準というのをつくったわけです。それから、施設をつくるときには技術基準というものをつくって、その基準を守りなさいと。もともと設計指針というのがあったんですけど、それを基準につくり変えたわけです。

港湾管理者が港の中で何かをつくりたいというときは、まず港湾計画をつく

って、地方の港湾審議会の意見を聞いてオーケーが出れば、港湾管理者の長は運輸大臣にそれを提出することになっています。運輸大臣は港湾審議会に諮問して、これによろしいですかとってオーケーが出れば、その計画のとおりで大丈夫です、とすることになっています。で、その港湾計画の中に専用か公共かということもひっくるめて施設が書かれているのです。

いま、ここにこういう絵を描きましたけれども、ここが岸壁で、ここに船が着くように計画でなっているわけです。ただし公共埠頭ですと、計画では赤の2本線でこういうふうに書かれます。片方は、ただ赤の線だけでこういうふうに書いて、こういうふうに着いてくる。これは専用埠頭ですと。専用埠頭ですと、事業化したときに、予算要求でこれにおカネをつけてくださいと言っても、つけられないわけです。「これは専用でしょう、だからここを使っている会社につくってもらいなさい」というふうになるわけです。

D 例え、新日鐵は鉄鋼の工場の場合ですと結構多いですね。我々がよく言う、いわゆる鉄鋼埠頭ですよね。どこに認めるかというのはどういうプロセスで決まるのですか。

A それは、この港の利用の仕方ですね。例えば、こちら側が - 10m としますね。こちらを - 17m にすると、当然のことながら、ここから延々と17m 掘ってこないと船は入れないわけです。こちら側は10m でよろしいわけですから、この人が持ついわれはないのです。

だけど、17m 使う人がこれを全部持たないといけないかということ、そうではなしに、最低10m までは公共でも誰でも使うのだから、10m までは掘らなければしょうがないわけです。そうすると、これは公共でまず10m まで掘りましょう、ここから上について協議をしましょうということで、「今回はあなた、全部持ちね」とか、あるいは、将来こっち側に12m の計画がありますから、「公共でもこの辺までは持つておきましょう」とか、そういう話し合いの中で決める。その決める根拠は、港湾計画にこういう計画があるかないかなのです。こ

ここに何にもなければ、17m掘りますよというときに、ここで何か行為をしようというときには、港湾法で「行為の届出」というのがありましてやるんですけども、ただ、17mに掘るということについては、それだけではちょっと通りませんね。

D ある程度浚渫の負担金を出すような協議もちゃんとやって。

A そうですね。10mまでは公共でやりますから、この辺一帯10mは掘りますよ、そこから上はあなたが掘ってください、とか。

D 千葉のほうでしたか、鉄鋼埠頭という名前だけれども、全然船が着かなくて、そこを一つまた開発するようなケースがありますね。

A 例えば千葉の川崎製鉄ですと、-17mあるんです。コンテナ埠頭というのは、いま、15~16mまであるんですね。そうすると、ここをコンテナ埠頭にしようとしてできないことはないわけです。そのときに、この専用埠頭を公共帰属させる。公共帰属をすることによって、ここを再開発しましょうというようなことが、港湾管理者と国も入れてですけども、協議が整いますと、これを公共バースとして作り直すということなのです。

そういうことによってできるのですが、ただ、この後ろが、例えば鉄鋼埠頭ですから、当然こんな形になって、千葉の場合だとこんな形になっているわけですね。ここはこういうふうになっていて、ここからこう入ってきて、ここに17mの施設があるわけですけども、コンテナヤードをこういうふうを整備しなければいけないということを決めます。

神戸で-4.5mぐらいの護岸でも地震でつぶれて、-4.5mぐらいですが、その4.5mでももう直せなかったのです。まして-17mが崩れますと、とても1社では持てないと思います。

D そうすると、専用埠頭というのは、彼らはこれをどうしようと自由だという権利ではないんですか。

A 一応権利は持っています、この用地と一緒に。専用埠頭でつくった場合は。ですから公共帰属するということは、最低幅3m、いまは5mだったかな？ これだけは最低限こういうふうに公共の用地になるんです。そうしないとこの管理もできませんから。

そのほかに、ここを岸壁に使うにはこのヤードの用地も提供しないといけません。何もなしでは誰も手をつけてくれませんから。

D 長期的に専用埠頭のままで行かせるのか。だんだん用途が変わってきてますよね、日本もコンビナートがだんだん形態が変わってきていますので。そのところは専用埠頭のままで行くのか、公共埠頭に戻すのかというのは、これから大きく変わってくるんですか。

A 専用的に扱われているところというと、例えば電力会社とか、私どものような鉄鋼会社とか。岸壁で持っているところはあまりないんですけども、小さな製品輸出とか輸出岸壁を持っている油の会社とか、そういうところはありますけれども、そこそこの例えば木材業者が持っている専用岸壁というのはまずないですね。

D ただ、専用岸壁を持っている人は水面を排他的に使うことができることはできるわけですね。

この水面の使用料というのは払っていますか。

A 水面の使用料というのはありません。おカネを払うときは、水面を埋め立てるときに埋立料というのを免許料のあれで取られますけれども、それ以外に水面を使用することの使用料はないです。で、間接的に払っているんです。

ここの航路の使用料というのもないんです。ところが、入港料というのがあるんです。この港に入ってくる料金を払うようになっていて、港湾法でそういう入港料を取ることができるとなっています。その入港料とは何かというと、防波堤の陰に入れるとか、この航路を使えるとか、そういうことに対する対価なのです。

ところが、防波堤とか航路というのは対価を求めてはいけないことになっているんです、要するに安全のためにつくられたものですから。岸壁は、ここで商行為をやりますから、1回の商行為に対して幾ら、総t数1tについて何円とか取れるようになっているわけですがけれども、入港料というのは、こういう、何か取れないごちゃごちゃしたものを、まとめて1t当たり幾らというのを取れることになっているんです。

D それは専用埠頭でも取れるんですね。

A 専用埠頭に入ってくる船でも、どんな船でも。

C 専用埠頭というのは、基本的には公共側でつくったものを売るといふことではないのですか。

A 基本的には彼らがつくる。買いたいと言ってきて、管理者がそれで応じて、補助金を返して補助金適正化法に基づいて10億の補助金が入っていたとして、売ったときが5億だったら、その5億に対する国費の割合に応じて返す。半分だったら2.5億、それを国に返して、それで専用になるというのはあり得ますけれども、普通は自分でつくっているんです。

C その専用埠頭を、例えば港湾機能から変えたいというふうに申し出たときはどういうふうに。

A 事情がいっぱいありますから、もう使えないという場合もありますし、それから、もう持ちたくないと思って公共帰属したいと言っているときもあります。あるいは、少し直したらもっと使いよくなるから、一緒に直しませんかみたいなときもありますし、そのときの事情ごとで違うと思います。最近はどうちらかというと、もう持てなくなったというほうがあるかもしれませんね。

D 新全総の時代になってきたときに、大規模プロジェクトの推進という形でありましたね。むつ小川原とか苫東というのは、かなり港が入ってやっていたわけですね。志布志というのは港湾行政上はどのような位置づけ、かわりだったのですか。

A あの頃は新全総ですから、まさに鉄鋼 1 億 2,000 万 t、石油精製 6 億 t でしたか、うたい文句がありまして、それをどこで幾つずつ受け持つのか、周防灘で幾ら、と。それで周防灘というのは全部消えたわけです。いま残っているものだけになったんですけれども、志布志があって、むつ小川原があって、苫小牧があって、というのがあったわけです。それはそれぞれ、そういう計画があっていっぱいつくろうとしていたのですけれども、実際に残ったのは、むつ小川原とかそういうところであって、志布志は志布志で港湾計画に基づいてつくっておりますけれども、いまは商業港ですね。

D 当時の文章を読みますと、「港湾を含めて全部一体的に整備する第三セクターをつくった」と書いてあるんです。

A そういうことを目指したというのはあるでしょうけれども、いわゆる苫東の防波堤や何かについては第三セクターなりのおカネというわけではない。全部公共です。

D なぜ、むつ小川原は第三セクターで港湾まで整備して、志布志はなぜ行

政がやったのかなというふうに思っていたんですけど、それは一緒なんですね。

A そうですね。性格的にも志布志は商業港です。フェリーが入っていまはコンテナを入れてという形になっていますから、新全総の計画の中身が変わっていったということもありますけれども、それにいち早く対応した形で計画ができていったということです。当時、新しい計画があったのは、志布志と宮崎と熊本ですけれども、大体、地方の流通港湾的な整備になっていますね。

D 鹿児島島の喜入は港湾行政ですか。

A いえ、あれは専用です。

D いまお話が出ました熊本港。あれはどういうふうにその当時は議論されていたのですか。あれだけ干満の差が大きいところで港というのは難しいのではないかというのが地元の考え方ですが、ただ、ハイテク産業とかも港がないと来ないというのがあるものですから、港が欲しいと。

A あれの港湾計画ができたのが48年です。その頃の議論というのは、宮崎と同じような位置づけですけれども、宮崎も大淀川の河口のところの左岸側に掘り込んでいってつくろうということですね。熊本について言えば、後ろはレンコン畑ですよ。土地は豊富にある。ただし、おっしゃっているようにムツゴロウがいるようなところですから、沖合に出さなければいけないわけです。三角がありました。水俣が水俣病でほとんど難しくなっていたときですから、三角1港では、と。あれは三角というか、八代ですね。南側の拠点で、北のほうのいわゆる熊本市に対する拠点をあそこでつくらざるを得ないのではないかと。熊本市から真っ直ぐ海に出たところですね。背後は、いまでもそうだと思いますが、カラシレンコンの田んぼで、用地は十分にあるということと、熊本市に直通で来られると。それから、長崎の対岸のほうとか、天草との連絡もでき

ると。そういう意味で当時、流通拠点港湾というのがあったんです。その流通拠点港湾をつくろうという考え方だったわけです。遠浅をどうするかその辺の議論は随分あって、連絡橋のような形で沖合に出ていった、水深が7 mぐらいあるところを中心にやろうとしたわけです。

D かなり難しかったですかね。

A それでも一応そこに港はできて、フェリーや何かは入ってきています。ですから、形としては一応、体をなすような形にはなっています。

D もう一つ、「コンテナ化」とレジユメにも書いてありますが、コンテナ化という動きが実際に昭和42年……。

B 昭和42年にアメリカのマトソン会社が「日本に出たい」ということで要請してきたわけです。それをどういうふうに受けるかということについて……。

D そのときの雰囲気ですけれども、港と船会社もたぶん困ったと思うんですね。船会社も港湾も、どういう形でその辺は……、ある意味で言うと黒船来襲ですよ。

A 新産・工特との関係もひっくりかえす話ですけれども、高度成長期に、工業の拠点港湾とか、流通港湾とか、そういうものをつくろうとしていったわけです。その基本的な考え方は、五カ年計画がさっきのように追いつかなかったのも、経済の発展が社会資本整備のスピードを上回っていたのです。港で非常に大きな問題は船混みだったのです。待ち合わせ理論みたいなものを使って、どれくらいの船混み時間が発生するかというのまでやりました。学問で計画学の体系が形成されるぐらい、そういう時期だったのです。

もちろん、岸壁もつくっていかねばいけないということがあったんです

けど、効率的な荷役をする必要があるではないかということで、その一つがフェリーなんです。ロールオン・ロールオフでやればいいではないかというのが一つ。

B 42年頃にマトソン会社が日本に申し入れてきたということがありますがけれども、その前ということになりますと、昭和36年に横浜のノースピアに、プレジデント・リンカーン号というアメリカのセミコンテナ船が軍用貨物を持ち込むために入ったということがあって、それを、港湾関係者、その他、みんな見に行ったわけです。私どもも見に行ってみてびっくり仰天したわけです。荷役に関して労働生産性が2ケタ違う、これは大変なことになるということで、レポートを書くやら何やら、勉強するやらを開始したという事実はあります。

アメリカ側から日本にコンテナ船を入れたいということを書いてきたときに、びっくり仰天のほうが先に立ったかもしれない。それで、ただびっくり仰天しているだけではなくて、運輸省の面においても、業界の面においても、港湾、海運及び造船、そういう人たちによる検討組織をつくって検討をした。その検討の結果として、港湾の答えは埠頭公団をつくるということだったし、海運の問題は、コンテナ船を船会社ごとにこういうふうにつくる、全体としてはこういう量のものをいつまでにつくると。海運、造船のほうもひっくるめた話としてそういう答えが出てきて、そして、42年にそれぞれ具体化をした。

D そのとき港湾荷役はどういう動きだったのですか。そこで一番影響が大きいと思われるのは荷役だと思いのです。

B 埠頭公団でコンテナ埠頭をつくる。そのコンテナ埠頭の中に荷役機械、その他の設備を整える。で、おカネの措置はこうこうする。ついてはその埠頭を船会社ごとに貸す。そして船会社ごとに貸すときに、港運会社をくっつけた組織をバースごとに定めて貸すということにしたのだと思います。

D そのときから、公共埠頭でありながら、実質的には船会社ごとに専用的に使っていいよという話だったのですか。

A それは公共埠頭ですけど、公共埠頭でないんですよ。公共埠頭ですと、特重のやつは7割5分まで補助をしていたわけです。それが最初は1・1・4・4だったのかな。

1・1・4・4というのは、国と地方、あとの4・4は起債と地方借入（銀行）。それを、1・1・4・4ではかわいそうだというので2・2・3・3に変えたのです。公共埠頭ですと、国が5割～7割5分補助しまして、地元が2割5分か5割を負担して施設をつくるわけです。ですから、おカネの心配は要らなかったわけです。ところが埠頭公団ができて、埠頭公団はそういうおカネの資金調達をするということですから、国はコンテナ埠頭の2割しかおカネを補助していないわけです。ですから、公共といえば公共なんですけれども、それは公団の埠頭なのです。

D そうすると、埠頭というのはそもそもコンテナ埠頭の意味ですね。

B 埠頭公団の埠頭というのは、コンテナ埠頭の意味とは限らない。埠頭公団において、コンテナ以外の一般の外貿船も入れるバースもその際に併せて実施するということにしたけれども、そのときの資金負担はコンテナ埠頭と同じだったかしら、どうだったかしら。

A たぶん同じだと思います。10mくらいの、普通のコンテナでない、ライナー埠頭、それも同じような考え方でつくられた。

D コンテナ埠頭というのは、資金調達はみずからやるわけではなくて、施設の整備はやはり行政でやって……。

A この公団がみずからやる。ただし、1・1・4・4とか、2・2・3・3というのは後ろの用地も一緒にそれでできるのです。公共埠頭というのは、20mほどのエプロンまでしか対象ではありません。後ろは、さっき言いましたように、起債の事業で用地造成しなければいけないわけです。それを全部ひっくるめて、後ろのコンテナの置き場までも一緒に、1・1・4・4とか、2・2・3・3でやると。

D 埠頭港は幾つくらいできたのですか。

A 2つ。京浜と阪神。名古屋はできなかったのです。

D これをつくるときには、やはりポートオーソリティみたいな議論があったのですか。

A そういう急激なもので対応していくためには、整備も急激にやらなければいけなかったですね。それも普通の公共埠頭の考えでやるようなテンポでは間に合わなかったということは事実です。

それから、埠頭の営業のほうを効率的にやらなければいけない。それから、コンテナの扱いの関係から言うと、船社ごとに分けたほうが絶対的に有利ということですね。公共埠頭ですと、ファーストカム・ファストサービス、入ってきた順番ですから、待っていなければいけないわけです。ところが、自分の専用埠頭を持っているときは、NYKは自分のバースに直行してそこでまた出ていける、そういう効率化、さっきのフェリーとコンテナというのは、船混みとかそういう話から言えば、港の効率化というのをしていかなければいけないというのがずっとあったと思います。だからフェリーが導入されたし、コンテナも、さっきびっくり仰天と言われましたが、簡単にパンッとやって吊り上げて置いたら、それで荷役は終わりですよ。網の中に入れてとかいう必要は全くないわけです。そういう効率化という流れの中で急速に整備していくとすれば、

資金調達の面から言ってもいまのようなことでやらざるを得なかったことは事実でしょうね。

それは、公共だったらそういうことはできないわけです。港湾管理者が管理して、当時、民間に専用貸してみたいなことは絶対できなかったと思います。いま、それをしようとしているわけです。ですから、そういうことができないとすれば、新しい組織がつくって直貸しするしかないだろう。だから、公団法の中でそれができるようにしてやったということなのです。

D 例えば埠頭公団で資金調達もして、実際に収入も得て、なおかつ、後背地の土地と一体となって開発するとなると、結果的にはポートオーソリティ。

A 的なものですね。

D 日本はコンテナ埠頭のところで遅れをとったとよく言われますけれども、いまおっしゃったことでいくと、一応対応としては機敏に対応したと。

A このときは優等生だったんですよ。1980年くらい、いまから25年前くらいまでは、トップテンの中に少なくとも横浜と神戸は入っていたのです。

D コンテナ埠頭への対応ではなくて、そのあとの問題ですね。

A それからあとですね。で、55年に埠頭公団はつぶされるわけです。解散して公社に移行するわけです。これは、昔から公社公団が多すぎるから減らそうという中で、一番最初につぶされたのがこれなんです。

D 東京都港湾埠頭公社ですね。

A 埠頭公社がそれを承継して管理している。それから、フェリー埠頭とい

うのを公社がつくって持っている。その2つが一緒になったわけです。だから、いまの東京港とか横浜港の埠頭公社というのは（神戸もそうですけれども）、結局、フェリー埠頭とコンテナ埠頭を持って管理しているわけです。

B いまの神戸港3番目というのは、トップがオランダのロッテルダムなんです。これはヨーロッパの大拠点ということになるでしょう。2番目がニューヨーク、3番目が神戸ということですから、そうそうたる3番目だったんですね。

B いまは20番目くらいになってしまいましたからね。

C 港湾の問題というより、むしろ、その背後の都市圏の問題ということなんでしょうか。

B 荷物の出具合ということでしょうね。

A 幾つか理由がありまして、1つは、大型岸壁の数です。上海は揚子江の下流ですから、埋没するんですね。何と28キロ橋つくって、そこに光洋港という港をつくっているわけです。30キロばかりコンテナ積んで上海市内へ持ってこなければ、港として成立しない港を、いま、つくっているわけです。そこに16mのバースを何バースと、結構な数をつくっているわけです。シンガポールの第二シンガポール港は、そこだけでも10バースぐらいつくっていると、韓国の釜山のほかにも、2カ所くらいに、大型岸壁がいっぱいある港をつくっているわけです。

日本はと言われると、やっとな東京の5バース。大井をつくり変えて5バース、それから、この間ご覧いただいた本牧のやつを入れてせいぜい2バースかな。つくり変えたのを入れて2バースくらい。神戸も、本格的な15mというのは1バースしかないんじゃないかな。そういう状況なんですよ。いま、8,000個

から1万個積めるようなやつで、水深が16mぐらいないと入ってこないわけです。そういう意味で遅れをとったということは事実だと思います。

もう一つは、このことがいいことかどうかは議論のあるところですが、港の競争というときに、シンガポールは別に1,000万個も扱う必要は何もないですね。せいぜい500万人住んでいるか住んでいないかの都市国家ですから。彼らは中継によって稼いでいるわけです。それが船舶の大型化とうまく合ったということなんです。大きな船が何カ所かに寄るのは非効率ですから、どこかとの間をピストン往復しているのが一番いいわけです。ヨーロッパから来るやつは、少なくともあのマラッカ海峡を通らざるを得ないわけです。シンガポールで停めて、あと小型船に積みかえて運ぶ。そうすると、1個が2回勘定されるわけです、入って出てというのが。大型船から入って出て、また帰りもそうして入って出る。ですから、実質的に何個かという話とちょっと違う取扱量なのです。

日本は1億数千万人いて、全部寄せても1,000万個くらいなんです。まあ、地方港湾や何かのやつも全部寄せて約1,000万個です。いま、香港やシンガポールは2,000万個に近い数を扱っているわけです。それが国の規模に合っているかどうかというのは、また別の議論かもしれませんが、負け惜しみを言ってるわけではないですけど、16mを1バースつくるのか、日本の少なくとも経済と国民生活に支障のないような量が扱える港か。

で、中国大陸はこういう形をしていますね、海に面しているのは。日本が大体こんな形してますね。同じですよ。ということは中国だって、大連にあって、青島にあって、天津にあって、上海にあって、廈門にあって、こういうふうな配置をしているとすれば、日本だって3カ所か4カ所はなくてはならないということですよ。そうすると、東京だけに全部集中して二次輸送……これまた、二次輸送というのが内航になるものですから、外航と同じ位の輸送費をとられるとか取られないという話があるわけで、そんなことを考えたときには、東京で1,000万個扱う必要はないと思います。だからといって100万、200万でいいかというのはあるんです。いま、300万個くらいですけど、それを

600万個くらいにしなければいけないのかどうかというのはありますけれども。

D 「21世紀の港湾」という委員会で、できれば300m欲しいなんておっしゃっていた記憶がありますけれども、そういう形でコンテナ船がだんだん大型化が必要になってきて、コンテナバースがそれに対応し切れなかったという面があるのですか。

A そうですね。

B その頃の議論をさかのぼってみますと、アメリカの何という船会社だったか、世界一周コンテナ航路というものをつくりたいと。ついでには船は何t、コンテナの数としてはこれだけのものと。そういうものを世界一周航路で動かしたいから、日本の港湾にもそういうものをつくってもらいたいという話が聞こえてきた時期があるんです。それに対して対処しようではないかということで動き始めた時期がある。

A 船会社と港湾荷役の人、港湾管理者、港湾局というのは話されていますかということでしたが、表向きのそういう議論の中で言えば、そのときそのときによっていつも対立しているのです。自分たちが持っていないのに16mなんかつくって、例えばマースクに席卷されるなんてことは耐えがたいわけです。一方で、地方港湾においてコンテナを扱う港が欲しいというのがいっぱいありまして、私が勤務していた広島でもそうですし、新潟でもそうなんですね。新潟や広島で扱うものを全部東京なり神戸に集めれば、彼らとしては有利な経営ができるわけです。だから、地方港湾に14mとか15mの岸壁なんかつくってほしくないんです。ですけど、さっき言いましたように、日本列島がこんなので、なおかつこっち側とこっち側の間で船は行き来できないわけですから、やはり日本側にもこっち側にも要るんですよ。

常陸中とか清水というのは、そういう意味では立地の有利性は持っています。東京湾というのはいま船速は12ノットに制限されるのです。最近、T S Lが話題になっていますけれども、あれだって、東京湾の中に入れば12ノットでしか航行できないんです。時速100キロでと言っているのは外海の話であって、入ってくれば、自分の埠頭まではそのスピードでしか行けない。そういう中で、清水ならあそこにポット入ってスッと出ていけば在港期間は非常に短いわけです。東京湾の中の在港期間を入れると、東京、横浜は非常に不利なわけです。

D 当時、船会社の方は300mの岸壁をしかも東京湾に欲しいと盛んにおっしゃっていました。ところが、東京湾では無理ですよというのが片方の議論としてあったりして、その辺は横から見ているとわからなかったです。

B 300というのは随分前ですね。いま、350でしょう。

A 300というのは船の長さとするれば、それぐらいです。東京港で5バースつくり直したというのは、6バースを1つつぶして、残りにそれを割り振って、350のやつを5バースつくったんです。前出しをして15mのやつで、5つのうちの2つは耐震にしたのです。

D 南本牧のマースクの埠頭は長さ350mはありましたか。

B ありました。しかも、クレーンは22列対応ですから、すごい。いまだに22列という船はないんですね。

A 本牧のは350ですかね。いま、飛島がトヨタの関係でつくっているのは、一応取り付けも入れて400mです。

D 40年代の終わりに「港湾法改定」と書いてありますが。

A それは、大きく分けて4つぐらいの改正点があって、さっき港湾計画のお話をいたしましたね。港湾計画の位置づけをここで完全に明確にして、港湾管理者は港湾でいろいろな行為をしたり、時には港湾計画を策定して運輸大臣に提出する。運輸大臣はそれを港湾審議会に諮って意見を聞いて、よかったらそれを承認する。それがおかしいときには、是正を求めることができるということになっています。それに対して港湾計画をつくるときの基準というのがありまして、それが、港湾の計画基準と、省令で書くのは港湾計画の基本方針。これは、運輸大臣が世の中が変わればそれを入れかえるということで、例えば環境面について注意を払わなければならないとかいうことで、港湾の基本方針は、つくってから2回ぐらい直していると思います。

計画基準はどちらかという技術基準的な部分もありますので、航路はダブルウエーの場合には船長の2倍はないといかんとか、そういう技術基準的なものもあります。ただ計画基準の中で言うと、世の中の移り変わりみたいなものにちゃんと敏感に対応してつくらなければならないとか、まあ、こういう式で推計しろとかいうのは書いていませんけれども、世の中がこんなふうに変わっていくときには、それに応じて港湾計画の貨物量もちゃんとそれに合わせて推計しなければならないとか。

D やはりコンテナ化への対応というのがベースにあったのですか。

A 48年のときにはそこまでではなく、計画をちゃんとしよう。フェリーやらコンテナのこともありましたけれども、そのことを念頭にということではなかったですね。これが一つです。

ついでに技術基準というのもあって、港湾をつくるときにはその技術基準に従いなさいということで、港湾でいろいろな行為をするための基準がここで明確になったことが一つです。

2つ目は、環境問題です。環境について言えば、廃棄物処理施設というのは、普通にお考えになると港湾施設とは思われませんか？ これ、厚労省の

行政ですね。フェニックスがそうですね。これは広域廃棄物処理なんです、それも一般廃棄物の。厚生省の廃棄物処理行政というのは地元密着で、地方公共団体が単独で処理するようになっているわけです。

D 美濃部さんのあのときの事件ですね。

A 東京湾は残念ながらできなかったのですけれども、大阪湾については、近畿の各県から出るゴミをそこで処理するということです。

それから、公害防止施設というのがあります。例えば流れてくるものを、沈殿槽みたいなものをつくって受け入れるとか、防風林ではないですけど、煙が届かないように緑地をつくるとか、港湾公害防止施設とか。それから水俣の、重金属を含んでいるものを港内に閉じ込めるための護岸とか、それから、環境整備施設というのは緑地です。こういうものを港湾施設の中へ入れたのです。事業も、そういうことをつくる事業をすることができる、としたんです。ですから公害関係について言えば「これが港湾なの？」と。それがさっきのウォーターフロントにつながっていく話なんですけれども、港が、ただ物を運ぶということだけではなくなったのです。

それからもう一つ、環境整備負担金制度というのがあるんです。これは、「あなたが使ったでしょう」といっておカネを取るのではないんです。その緑地に影響がありそうな臨港地区に立地している企業に対して、あなたは間接的にこの施設によって利益を受けている。ですから、整備費に対して、臨港地区の面積分のあなたの面積の比率で整備費を持ちなさい、と。ただし、持たせていいかどうかは港湾審議会の意見を聞くことになっています。もちろん免責措置がいっぱいありまして、道路は省くとか何とかあって、そんなにたくさんもらっているわけではないのですが、毎年、港湾管理者はそこに立地している企業から、整備費の幾らか……、一部、維持費も入っているかな。それをいただける。

これは入港料と一緒にすけれども、料金みたいなものとして取っているとい

うのは画期的なことです。普通、こういうのは法律で取れないですね。それを取れるようにしたということが2つ目です。

D ちょうど公害問題の激しい直後ですものね。

A それによって港湾の社会は非常に大きく広がっていったわけです。

B このときの港湾法の改正の目玉の1つとしては、開発保全航路がありましたね。

A 港の中の航路は管理者が持ち主ですけれども、港湾以外のところ、例えば関門航路はちょっと港に接していますけれども、例えば港の航路ではありません。

B 東京湾口ですね。

A 東京湾の入り口から入ってくる途中の航路は、港とは関係ないですね。そういう持ち主がない航路について直轄で施工する。開発保全航路というのを定めまして、それに対しては直轄で施工すると。

それから、長崎の離島の例えば対馬の上と下を結んでいる間の、蟬蛾の瀬戸はどっちでしたっけ。あれが対馬でしょう。それから、宮古の石垣に行くところの途中の竹富島がありますね。鳴き砂の島の間を通る竹富航路。要するに、港湾にない航路で浚渫をしなければいけないところは開発保全航路というのを定めて、国が直轄でやるんです。管理も国がやる。

D それはいまも続いているのですか。

A 続いています。工事もやっています。今度、東京湾は例の第三海堡とか

ああいうのがあって、それを取り除くための事業をやっています。それがその当時の改定の大きな柱です。

それによって世の中が変わってきたと申し上げたのは、ウォーターフロント的なことが緑地や何かから出てきたわけです。港湾計画は一応うまくつながって、いまでも、港湾計画をちゃんと決めないと何もできないということは浸透してきていると思います。

D 今日、50年代の途中、曲がり角のところまでということで、ありがとうございました。（了）