

「わが国港湾の歴史」 - その3 -

日時：平成17年12月26日（月）13：30～

D 今日は60年以降ということで、よろしくお願ひしたいと思います。

A 経済計画の中の中曽根内閣のとき、（資料を提示して）これですね、つくられたのが83年です。このときに民活の話があって、社会資本投資の表がここからないのです。ここまでは、道路に幾ら、港湾幾らという表がずっとあったわけです。このときからその表がなくなったのです。

これが83年で、88年ですから、5年飛んでいますよ。普通、十年計画とはいいながら、この間に1つくらいあってもおかしくない計画なんですけれども、飛んでここになっている。このときはなぜつくらなければいけなくなったかという、例の構造調整です。要するに外貨減らしをするにはどうしたらいいかという例の……。

D それ430兆の話ですか。

A いえ、それはそのあとです。例の「前川レポート」、あのときのものがこれなんです。

昭和58年が運輸省の機構改革なんです。「組織改革（倉庫・港政課・技術課）」（資料）と書いてあるところです。倉庫課、港湾課をいまの海事局（前は海上技術安全局と言ったんですけれども）に出したんです。倉庫・港政というのは、港運行政とか、陸運行政とか、そういうものにつながったようなものですから、そちらのほうに出してもいいという判断をこのときにしたのです。それで港湾局から倉庫・港政課が出ていったわけです。技術課というのは、課で言いますと、昔、機材課というのがあったんです。機材課というのは、港湾工事を直轄でやる場合に船が要りますし、作業船が要ります。そういったことの行政をする課でしたけれども、直轄事業といっても直轄直営事業でなくなって

きたんですね。いわゆる直轄事業で外注なのです。だから、だんだん現場で働くそういう行政職（二）という人たちも少なくなってきた、直営工事というのがなくなってくると、だんだん自分たちで機械を持つ必要もなくなるわけです。

いまも機械を持っているというのは、いわゆる「海翔丸」とかいう、例のドラグサクションで油が流出したときに油回収もできるというものなんです。開発保全航路 - - 48年の港湾法の中で航路を国が管理するというので、実際に関門航路については「四建」にいる「海翔丸」という船と、名古屋の航路については「清龍丸」、それから「一建」は「白山丸」。この3つの船を直営で持っているんですけども、これは、要するにずっと出っ放しで、航路をポンプで浚渫して、自分の腹にその浚渫したものをに入れて、捨て場に行ってまた戻ってくる。関門航路なんかは、それで浚渫した土砂を新門司の沖合に捨ててきたわけです。それが今度、北九州空港になるわけです。あれは昭和40年代のほとんど終わりのほうからですけども、ずっと捨てていって、それが島になって空港になったということなんです。

D あれは一応空港を考えながら捨てていたのですか。

A 埋立免許というのを取るときに目的を書かなければいけないわけです。当時は「周防灘開発」というのがありまして、周防灘について大開発をするというんですけども、新全総の頃ですよ、鉄鋼生産1億何千万トンという時代だったんですね。新全総を受けて、周防灘とか、志布志とか、むつ小川原とか、苫小牧というところに、巨大港湾をつくるという話があって、周防灘にも大規模プロジェクトを展開しようという話はあったわけです。

頭の中ではそういうものに使われるだろう、あるいは、空港にも使われるだろうということでやっていたのですけれども、埋立免許に、誰が来るとも来ないともわからないものは書けないので、たしか一番最初の計画の中身は、研究学園都市みたいなもので、環境技術研究所用地というふうにしたのです。

要するに学校のようなものをつくって、そこで環境問題とかそういうのを研究する施設に充てるというので最初の埋立免許は取ったのです。その後、いろいろなことの変化の中で空港用地と、免許の目的の変更を認めてもらった。

B 最初に環境技術研究所用地という名前にして、浚渫土砂で埋めるということで具体化した。ところが、その当時、周辺地域においては、これはいずれ空港にしようとしているのではないかと、というふうに言われました。ただし、滑走路の北及び南の延長線上の空域は飛行機の離着陸のために必要ですが、ここではその空域が使えないという問題がありました。

ところが、その後、飛行場が欲しいという願いが地元にも非常に強くなってきた。それから、飛行機の関係者が厳密にいろいろ検討してみると、うまい工夫ができて若干不便をしのばざるを得ないけれどもともかく離着陸ができる、ということになったのである時期に空港実現へ向けて展開した。こういう経緯があります。

D 周防灘のところを通過して北からスーッと風が来ますよね。ですから、東西の空路は難しいでしょうね、横風で。縦に来ると可能なんですかね。

A 東西に。こういうふうに谷があります。その谷にスーッと入ってくる。ここに霧が発生するので、欠航率が高いんですね。それに対してこう向いているのです。

B あの埋立地の北側には、自衛隊の防府の飛行場とあって、訓練用の飛行場があるんです。それから、南のほうには航空自衛隊の飛行場があるんです。南北にそういうものがあると離着陸のための空域が制約されて非常に具合悪いからダメ、と考えられてきたのですけれども、横から飛行機が入ってきて風向きによって北又は南へグルリと回って着陸するという方法ができるということになったわけです。それで飛行場になった。

D 飛行場をつくるとすると、北九州空港としてはあの場所はいかがですか。

B 初めからあそこしかないです。そのほかにうまい場所はないということなんです。うまい場所はないということでしょうね。

A 今度は夜中も運航しますから。要するに北九州空港発午前0時半とか1時、3時頃に東京に着く、そういう便を飛ばすんです。いま、羽田もCランができましたから、夜間入れるようになったので、あそこの売りはそういう深夜便。だから、九州へ行っても日帰りですよ。

D 話をもとに戻しまして、組織改革のところですね。

A 機材課というのを技術課に変えたのです。このこと自体は技術課を非常に強化しました。1課削減というのがありまして、機材課というのはそういうのになり得る可能性があるというので、技術課にしたことはよかったのですが、この倉庫・港政課というのがなくなった。それが平成17年度、今年度、港湾局に港湾経済課というのができまして、こっちへ戻ってきたわけです。それによって港湾行政というのは、建設と管理、なおかつ経済活動、そういったものもすべて担当しているということで、港湾局の管理課というのが総務課に変わったんです。それによって港湾局が一つの局として体をなしたといえますかね。

というのは港湾局管理課というのは、公有水面の埋立と国の施設を管理委託しておりますから、それがちゃんとなされているかという意味でチェックをする機関ではあったのですが、総合的な行政をしているということにはなっていないものですから、総務課という名前にならなかったのです。港湾局は港湾にかかわる仕事をすべて担務しているという意味で総務課という名前に変わったのです。

D 港湾経済課ができると、開発課はどうなんですか。

A そのままです。（平成18年度に港湾振興課になることになる。）

B 当時、50年の終わりの段階というところ、日本国有鉄道が多年にわたる労働組合運動もあって組織として成り立たなくなっていて、経済的にも回っていけないという状態が起きてきた。そのために国有鉄道の大改革が行われるということになった。当時、運輸省の鉄道監督局という局の中に国有鉄道部と民営鉄道部という2つの部があったけれども、鉄道監督局というものが成り立たなくなってくるというふうな場面だったわけです。

それで結局は、運輸省全体の大改革の中では鉄道、自動車というのはやめて、旅客運送局、貨物流通局に切りかえるということにならざるを得なくなった。それには港湾局にある倉庫・港政課をそっちのほうにくっつけないと、貨物流通局というものが成り立たなくなるし、運輸省全体の新たな改革というものが形をなさなくなるということがありました。

D 海だ、陸じゃなくて、流通で一本化すべきだという話になってきたということですね。

B 毎年のある時期に国鉄のストライキが行われて、そのたびごとに青函連絡船の輸送量は減っていくわけです。それから、周辺の貨物を扱っている会社の話聞いてみると、当時、国鉄は国鉄用のコンテナを発展させつつあったんだけど、ストライキのたびごとに、その大事なコンテナがどこに動いているのか全然わからないというような状態で、回復に何週間もかかるという状況であったと言われていまして、大変厳しい……。

C その頃、内航はどうだったのでしょうか。もうかなり少なくなっていたのでしょうか。

B いいえ、内航は横ばいだったのではないのでしょうか。

C そんなにまだ落ち込んでないですか。

B 海運局の内航課というのがあって、そこが担当してましたから。

A それからまだ10年ぐらいずっと守られているわけですからね。新造船をつくる場合には、ちゃんと解撤船と取引をすとか、船腹量は増えないようになってるし、それから国内運賃というのは国際運賃と比較すると、当時でもコンテナのフィーダーだとかそういう話がいっぱいあったときに、下手すると同じだけかかるんですよ。要するに米西海岸へ行くのと、広島から神戸へ行くのとが10万円位かかるというので、神戸から米国西海岸迄と同じ位の輸送費になる訳です。それぐらい保護されてました。

C まだ調整はやる前。

A ええ。ただ、批判が出てきていたのは事実だと思います。

こういう組織を取る取らないとか、それから、これも私見かもしれませんが、けれども、国際協力というときに、河川も道路ももちろん国際協力がありますし、その他の分野でもありますけれども、やはり一番大きいのは港湾と空港で海外で協力してきたような部分なのです。建設課の中に国際協力室というのがあって、それだって一緒にしようという話があって、運輸省国際協力課というのをつくればそこですべてのことが一緒にできるではないかと。で、いまだに残っているわけです。

D 当時、港湾の国際協力は何課でやっていたんですか。

A 建設課です。

D 国際課ではなくて。

A JARTSとかそういうのはありますけれども、本当に海外へ出て行ってプロジェクトをつくって、それを最後まで仕上げてきたとか……。ブラジルの大統領のガイゼルさんが来ているというので、プライアモーレというアマゾンの下流のところに、日本、ブラジル、イタリアの合弁で製鉄所をつくったのです。そこに港をつくるのに1億ドルの円借款を出して、それで港をつくって、そこに製鉄所ができ上がってというようなプロジェクトをちゃんとつくっているんですね。

そのような華々しいことをしていたのは、運輸省の中でも港湾、空港の関係しかなかったのです。そういうのがあると、例えば全体の中に入れてというようなこととか……。

D いま、港湾の国際協力は、そういう技術を持っているのですか。かなりやっているのですか。

A やっています。細かな話ですけども、OCDIはJICAからほとんど随契で仕事でもらえていたんです、実力があるということで。ところが、いまはそういう時代ではないというので、数年前から随契がなくなりました。ただし、T/R、タームズ オブ リファレンスというんですか、こういうことをしようという政府間同士で話をするものの代行だけは随契で受けているんです。実際に仕事をするときには、会社と競争入札なんです。それはOCDIが子会社をつくりまして、競争入札して勝ったときは仕事をする。一応それで会社は成り立っています。

ちょっと横道にそれでしたが、こんなことが50年代の終わりくらいにあったということです。

D 単なる組織改革というけれども、恐らく国鉄の民営化に比するぐらい大

きなエポックだったでしょうね。

A そうですね。それが58年で、80年までですから、20年くらいかかったということです、もとへ戻るのに。港湾局が本当の港湾局になるまでに20年かかったと。

C 国の技術者と技官、それから、地方にそれぞれ港湾管理者の技術者がいますね。その交流というのはどういうふうにあったのでしょうか。

A その当時の交流というのは、国からの出向者を受け入れてもらっているというのが多かったです。それから10年くらいのときには、出したいというようなことがあったら受け入れるということで、港湾局の各課に人が来ているというのがあって、いまは、もっと出したいというようなことではなしに、話し合いの中でやるというので、もう少し自由になっているのではないですかね。

D 少し港湾行政が変わってきて、とにかく港湾を建設していくという形から、もう少し機能に特化した形 - - 例えば流通とか、港湾の地域の整備とか、そういう形の中で、先ほどありました民活といいますか、ウォーターフロントみたいな、その中から時代の流れとして出てきたのですかね。

A 当時、港湾課の人たちと言っていたのは、「ポートセールス」という言葉を使い始めていました。たまたま道路とか何かがかなりできたので、知事の目も港のほうに向いてきてくれたことがあります。ポートセールスというのは土木部の中では新鮮な言葉でして、道路セールスなんていうのはありませんよね。

この辺から時代が変わってきたというふうな感じだろうと思います。それが「21世紀への港湾」というものにつながって行って、まとまった。「21世紀への港湾」というのは国の計画ですから、港湾の横の連携、ネットワーキングと

言っていましたけれども、そういう横の連携とかそういったことの中で港湾の機能を最大限に発揮していくという思想です。こちらは「大交流時代」だったわけです。次の長期計画で「大航海時代」と。要するにコロンブスではないけれども、世界と結びつく港を頭に置いて考えていかなければいけないという話になってきます。

だから、港の考え方というのが60年代くらいでやっと、追いつき追い越せみたいな整備が何とか一段落といいますか……、まだ足りませんが、このあたりというのはコンジェクションといって、臨海工業地帯に入る船が沖合でものすごく待っていたわけです。これではならぬということが、数次に及ぶ五カ年計画みたいなものでつながっていったわけですから、そういうことから言えば、この50年代を通じて一応何か形は見えてきた。あと、船舶の大型化とかそういったことに対してちゃんと対応していく整備が必要になっている。例えばコンテナ船もどんどん大きくなっていったわけです。最初は2,000~3,000個積だったのが5,000になり、いまは8,000とか1万と、そういう船になってきているわけですから、そういうものには追いつかなければいけないのですけれども、量的な整備というものは終わったが、質的整備は終わっていない。

t/mというのが自分たちの首を締めたこともかなりあったと思うんです。いわゆる岸壁の延長で、貨物量があったときに、メーター当たり千tくらいと。これは雑貨に換算してという意味ですが、そういうようなことでやったのが、釣り堀のことを言われる人たちには、例えば1,000tと言っているのに30tしかないではないか、500tしかないではないか、それなら無駄な投資をしているんだというようなことにつながっていったと思いますけれども、この辺まではt/mでつくっていくというのが通じたのです。

ところが、船が大きくなって、再開発して対応しなければいけないというときの話は、t/mでは説明できないです。だけど現実の船が、15mの水深がないと入れないという船がそこを走っているというのを入れるためには、12mの岸壁をつぶしてでも15mにせざるを得ないわけです。ところが、t/mで言え

ば、貨物は一つも増えていないのですけれども、運んでくるキャリアが全然違う。それでも対応しなければいけないではないかという時代に、t / mで投資の是非を云々する。

D 私の受けた感じは、港湾を取りまく課題として3つくらいのファクターがあった。

1つは、港というのは都市のほうから見ると意外に非常にいい場所に立地している。したがって都市構造から見ると、港自体を都市のほうで使わせていただくという面が出てきたというのがあります。これはまさに東京湾とか、鹿児島とかそうですね。

2つ目は、港というのが限られた人たちによって実際に建設して運営されていた。本来、港というのはもう少し人間がその中に入って、人間らしさを求める……、まさに「水の巷（ちまた）」である。その辺が少し閉ざされた世界だったのではないかということです。

3つ目は、港湾物流の構造変化でコンテナというのが出てきたので、そこに対して港自体をどう整備していくかということです。

そういう少なくとも3つくらいのファクターがあって、そこで港湾が大きく世界を広げていったのではないかなという感じがしたんですけどね。

A 実はその辺で、港湾局というのは、進取の気性といえますか、新しい物好きみたいなものもあったと思いますけれども、そういうものにどんどん入っていったんです。

戦後の話で言うと臨海工業地帯ということですね。それで新全総やらこういうものをやっていって、つくろうとしたわけです。道路や河川は、サポートするような意味でそういうものをつくろうというのはありますけれども、港が、大規模コンビナートとか何かをつくるというその場所まで提供しているのです。要するにほかのジャンルにはない活動だと思います。その場所とサポートと両方をやっています。港をつくるだけというのは、道路を引いてくるのと同じよ

うサポートですね。だけど、場所まで提供しているのです。だから、そこで繁栄することがあるわけです。そこで街ができるかもしれないし、工業地帯ができるかもしれない可能性もある。それまでやれたというのは、臨海工業地帯という行政の中で特殊なところですよ。道路は、その地帯を都市とを結ぶ間だけの話です。そこでまちづくりをしているかということ、やっとな、道の駅とか何かということのいま頃出てきていますけれども、当時、そんなことまでいかなかったし、それしかなかったと思うのです。これが一つです。

次は、マリーナという言葉を一早く導入したことです。港で貨物だけを扱うということから、レジャーとかそういうものを中心にした港があるんだということを入れたわけです。マリーナというのを一番最初に言ったのは、マリーナという言葉がうまくなったということもありますが、そのあと出てきたのは、リバーナとか、フィッシャリーナとか、これだって5年から10年、差をつけているわけです、最初に始めたときは。

その次はここに書いているウォーターフロントです。ウォーターフロントも後に、リバーフロントとか何かフロントとなりますよね。

D ウォーターフロントは港湾局の名称で、河川局は、リバーフロントというふうになっちゃったんですね。

A ウォーターフロントでいいのです。そういう意味で進取の気性というか、新しい物好きといいますか、新しがり屋というようなところがあって、そういうことをしてきたわけです。

そのこと自体よかったですけれども、臨海工業地帯でどんどんつくった結果として土地余りが出てきたときに、その都市を開発してくれという話があったり。

港湾局が、港という機能から、ウォーターフロントとか、賑わいみたいなものに目を向けてからおかしくなった面もあります。コンテナとかそういうこともひっくるめて、本来港の持つべき機能の中心から少し目をそらしたのではな

いか、ということだと思ふのです。

貨物がなくても施設をつくっているというものにつながりますし、そこを都市用地に使いたいという要望が出てくるというのが、地元に住んでいる人が欲しいと言っているわけです。そこに住んでいる人たちが、住宅にしてそこに街をつくったほうがいいではないかという話ですからね。それはやはり考えなければいけないことだったんですね。

D 当時は、水というのは埋めてしまうという時代でもあったわけですね。例えば芝浦とかにある運河なんて全部埋めてしまえとか、ひどいときには、勝鬨橋のところ、隅田川のあそこを全部埋めてしまうと、月島と対岸が一体となる。

B 「21世紀への港湾」づくりというのが行われるわけですがけれども、わが国の港湾というのは、明治以来、そのときどきに港湾を通じて日本国の発展に寄与しようという施策を持って、その施策を展開してやってきたという歴史があると思っています。戦後においても、最初、日本にはもう港なんか要らないといってアメリカ軍に押さえ込まれた時代に、いやいや、食糧増産のために港湾が寄与するのである、そのために沈船防波堤というものをつくるのである、という施策を展開した歴史があります。沈船防波堤というのは、要らなくなった船、どっちみち沈めてしまう船を、港で防波堤の建設に使うように沈めるといふ施策です。それはどこで行われたかということ、八戸、小名浜、秋田、そのほかにもまだ幾つかあります。

それはどういう意味を持っているかといいますと、硫化鉄鉱の積み出しの港湾の静穏度を高める。それから、硫化鉄鉱を受け入れる港、これは硫安の肥料工場ですがけれども、そういう港の静穏度を高めるというようなことを通じて、肥料の増産を図ることによって国民の食糧の確保に寄与しよう、という施策です。それが一番最初だったんです。

そのほかにも、戦災復興、その他あるわけですが、戦後のかなり早い時期が

ら、臨海工業地帯の整備・発展を通じて日本の工業の発展を図るべきであったわけです。この背景には、戦前の京浜工業地帯とか北九州市の工業地帯に港湾が非常に役立ったということがあって、それを今後、日本の復興発展のためにやるべし、というようなことを言われる。もちろんそこに、外国貿易の発展のための港湾というものもある。そういう施策をずっと積み重ねてやってきたということがあったと思います。

それで、高度成長があって、バブルの直前、かなりいい線まで日本の発展があるというときに、さて、次は一体何を重要施策にすべきであるかということについて見えなくなってきた感じがあります。ついでには、みんなで勉強して、検討して、次の時代の施策をつくってもらいたいということでスタートしたと思っています。

そこに港湾局の中でも、海外に留学した人だとか、いろんなところでいろんな苦勞をしたという人たちがたくさんいまして、その人たちが外部からの知恵も借りて実施していった。その際にやはり住民を大事にするということと、それから、愉快的な水、あるいは水際線というものを作っていこうという感覚が初めて出てきたということにもなるわけです。

例えば世界の商港、商業用の港湾というものは、ご存じのように、ニューヨークでもサンフランシスコでも、20世紀前半まではよその国でもどこでも、フィンガー突堤といって幅の狭い突堤をたくさん水の中に出して、船をそこに付けて荷役するというのが一般的でした。それが、戦後すぐの時代からアメリカでもそういうのをつくらなくなってきたのです。こういうフィンガー突堤に対して、団子状の土地をつくって岸壁に平行に船を着けるというやり方をするようになってきた。それがコンテナ化と一体的な話になってくるわけですが、そういうことで埠頭のつくり方が30年代、40年代と変わってくるわけです。

そうすると、昔式の突堤は港湾の施設としては要らなくなってくるわけです。それで、サンフランシスコでもどこでも、それらの昔の埠頭をそのまま放ったらかしてあるところはもちろんたくさんあるんだけれども、それを住民のためにいろいろな形で使うという場面がいつの間にかできてきたわけです。

中でも典型的な例はサンフランシスコの「ピア39」です。突堤にさらにカネをかけて手を入れるんだけれども、まことに見事なショッピングセンター、兼リゾート施設、兼遊びの場所というふうな種類のものが、ボストンであるとかその他の港、港にそういうのができてくるわけです。

そういうことは一つの例だと思いますけれども、そういう新しい雰囲気「21世紀への港湾」の中にこう組み立ててくれているということだと思います。

D シアトルとかサンフランシスコというのは、船が着いて、その横に人がたむろして船で着いたものを食べるという雰囲気だと思うんです。日本のウォーターフロントというと港湾再開発みたいな印象になってしまった面があるでしょう。

A ウォーターフロントというのは基本的には再開発事業なのです。ところが、ウォーターフロント協会というのできるくらいで、全国の大きな港の管理者とかそういう人たちがそのメンバーになってというようなことがありますて、そこにあるのは必ずしも全部再開発ではなかったかもしれないですね。ウォーターフロントという賑わいの場をつくるという意味合いでやっていった部分がありました。

いわゆる棧橋みたいなものというのは、そんな大きな船でもない、小さな船で来るわけです。その水深だって浅いし、極端な話、房を担いでこっちへ持って行ってすぐ流通に出すというふうなところで、そんなにでかい貯蔵施設を置いている必要も何もありませんけれども、その後の港というのは、効率的な大量荷役をするようなものになってきていますから、大きな港だったのです。臨海工業地帯のためにつくられた港というのはそういう港であって、古い、もう要らないという施設があるわけでもないのです。

そういうところに再開発をしようという部分がないことはなかったと思うんです。そこはちょっと無理があったと思います。ニューヨークやサンフランシスコとおっしゃっていたのは、自然発生的に - -そこは空き地になっているし、

街に非常に近いわけです。後ろのこの辺に大通りがあって、そこに「ピア39」なんてあるわけですから、ちょっと入ってそこが賑わいの場とすれば、商業地にして何も問題ないですよ。

ところが、日本のウォーターフロントは、成功しているところと成功していないところがあるとすれば、それは港の一部を削ってしていたところがありますね。そこはちょっと違うと思うんです。日本のリバーフロントも何もみんなそうではないかと思うのは、そういうものをつくるためにやったというのと、自然発生的にそうなってきたというのと、ちょっと違うかもしれませんね。

D 民活という話のときに、いままで、港湾の区域というのは土地の値段がついていないという意識があったんですね。そこで土地の値段をつけていって、民間がそこにワッと群がっていったのが港湾のウォーターフロント開発であり民活だという意識があります。臨港地域というか港湾地域の値段のつけ方がなかなか難しく、当初、東京臨海部の開発のときに、あそこはどのくらい価値があるかというのを、調べてみたけれどもないんですね。固定資産税もかかっていないし、何にも参考がないのです。結局、収益還元法でやったりいろいろやったのですけれども、値段がついていなかったのは事実です。

C 収益還元法でやっても、値段が非常に低いほうでしかつきませんよね。

D あそこでいくと、あそこでどんな事業が成立し得るかわからなかったわけですね。

C 周辺の都市部の地価が高過ぎたということがありまして、臨港地区のところはもしも商業の通常の都市計画区域に変わったとすれば、倍になるとかいう話になるのですが、倍になったとしても、そこで収益還元法でやってみたら全然そんな値段にはならない。だから、ウォーターフロントが何であれだけ出

てきたかというのは、準工航なり、あるいは、商業までいかない、都市部の周辺の土地のポテンシャルとそれのまた隣にある港湾 - - ただ、ここは条件としてはもっといいんだけど臨港になっているという、そのねじれみたいなものが、たぶん、ウォーターフロント開発に対して民間が出ていった一番の原因だと私は思っています。

D 例えばMMはものすごく地盤がいいですね。昔の横浜港といいますか。それから、いまの大川端、リバーフロントの石播の跡地、本当に岩盤ですごく地盤がいいですね。昔の港というのはいい場所を選んでおられるなという気がしますね。

B だけど、MMあたりの地盤というのは非常に難しいんですね。粘土層の下に第三紀層砂岩があるんですけども、その第三紀層砂岩が古い時代に侵食されているわけです。谷があるわけです。だからあそこは、そのどこに高層ビルを建てるか地層を十分吟味して計画する。そういうところはたくさんあります。

C 工事をやるときに、護岸のところはガチッと固めるんですけども、そのすぐ後ろ側の物揚げのコンテナを置いたりするところは、それほど土壤改良とかやりませんよね。

先々週、神戸で、神戸空港の例のフェリーのターミナル.....、ゼネコンの方も含めていっぱい応募されていましたが、あそこは、護岸のところは10メートルくらいはガチッとつくってあるのですが、その後ろのところは全然地盤の改良をやっていませんから、普通、海に向かってこうではなくて、後ろに向かって引っ繰り返ってしまうのです。結局、工法をめぐってしか争点はなかったのですけれども、どういうふうに将来の土地利用をするかというのと、当初思っていたのと、そのあとの実際の土地利用が違ってきているところが、港湾には結構多いんです。

B ポートアイランドの第1期工事の場所ですら、沖積粘土の下に洪積粘土がありまして、その洪積粘土の沈下をどういうふうな工法で処理して、どういうふうに評価してどうするかというのは、非常に難しいんですけども、そのまた奥にポートアイランドの第2期があって、そのまた脇ですから。

C 結局は、ジャッキで調整するという工法しかとれないのです。それで、もともと30年もてばいいというのでやるから、ジャッキで60センチぐらいまで調整したらいいということにして。

D この辺は全く知らないのですけれども、例えば神戸は、あそこは山を崩して戦略的に埋めたわけでしょう。それを浚渫で埋めていって地べたができたというのと、やはりその地べたというのはかなり違うものですか。

A 浚渫土砂の性状で決まります。羽田のCランのあたりは、マヨネーズ層とか、マヨネーズの会社が怒ったのでおしるこ層という名前にしたというぐらい、浚渫土砂とかそういうのだけが入っていたわけです。ですから、表は固まっているように見えますけれども、そこに乗っかるとズブズブ入って、まさに死ぬかもしれないというぐらいで、ここは絶対立入禁止というのが空港の中に線が引いてあったところがあります。浚渫土砂が悪いという訳ではありませんが、入れるものによって異なります。それを地盤改良して、いまのCランなどができているのです。

D 月島はむしろ戦略的に埋めたのですか。東京臨海部というのは浚渫ですよ。月島は昔からあるのですか。

A 月島はそうでしょうね。千葉かあのあたりは全部、土取りというか、海面からとったやつです。いま、それがマイナス40メートルとか何かの穴があるわけです。そこがいわゆる酸素がないものですから、還元反応を起こしてとい

うので、東京湾の汚染というか、そういうことが言われていて、埋め戻しをしようというのがありまして、一部、浚渫土砂とかそういうものを……まだ陸のものを入れるのは許されていないです。海のことを海のほうへ移すだけということにはやっています。トレミー管という管を通してスーッと入れて、濁りが広がらないようにと言ってるんですけども、随分おカネを漁業組合に払っているのではないですかね。

D 民活というのは、その後、どういうふうになったと思っていらっしゃいますか。

A ウォーターフロントと民活がセットだったのです。結局、だんだんおカネがなくなってきたというのはこの時期からですね。中曽根内閣のときにそういう投資額を決定しなかったというのも、おカネがなくなったということなのです。それで民活という話が出ましたし、まさにバブルの絶頂のときにNTT株を売却しましたね。あれでおカネが入って、NTT資金というので貸付をしてというようなことで、全部、民活とこれとがセットなんです。要するに公共事業なり何なりでちゃんとできればよかったですけれども、それができないから、そういう部分について民間の活力を活用しながらこういうものをしようという部分で、民間部分の素地はここからなんですね。

これは、リゾート法と一緒にです。リゾート法というのができたときに、各県全部その候補地をつくりましたね。で、うまくいったのはほとんど残っていないということですが、これと似たような部分で、もう競争みたいな部分がありましたね。自然発生的に出てきたというよりは、ここにこんなコンセプトのものを持ってきてやろうというようなことでやっているわけですから、どうしても無理があります。なおかつ、似たようなものになってしまう。というのは、下手をすると何社かのコンサルタントが48都道府県にリゾートを全部つくったというようなものですよね。そうすると、どうしてもおかしくなります。隣の県と全く同じようなコンセプトでリゾート地ができているとすれば、

できたとしても客は入らない。

D 当時、なかなか真っ当な議論ができなかったのは事実です。ただ、民間活力活用という意味は、財政資金ではなくて、民間の活力を活用して社会資本整備をするという意味だったはずなんですね。ある面でいくとそこは筋が通っていた。だんだんそれが民間のビジネス機会の創出になってきて、民間へ収益を提供するということになってきたことから、この民活というのが曲がってきたような感じがします。だから最初は、私は非常にスジがいい話だと思ったんですね。

A そうでしょうね。関空会社もちょうど59年にできて、すべての資金を、自分たちで賄えない部分を出資なり何なりを仰いでやるということ、そのこと自体はそうですよね。だけど、そういう優良なプロジェクトがほとんどなかったということなんでしょうね。それで、いかにもリゾート的なものとか何とか、あるいは商業施設みたいなものだったら何とかかなりそうだとすることがあって、そこに導入したんじゃないですかね。

D あのと看、確かに雰囲気としてはすごい雰囲気だったので、真っ当なことを言うとかえって叩かれるような面がありまして難しかったですけれども、行政の行動についても、私は、いまになってみると十分でなかった面があるのではないかなと。

A 逆に言うと、行政自身もそれをサポートして煽ってましたよね。止めるようなことで動いてはいなかったと思います。まだつくっても大丈夫、みたいな部分の気持ちがあったと思います。だからそこは、経営を自分が任されるというふうには行政は思っていないですね、民活ですから。責任者は別にいると。ウォーターフロントをやる会社が設立されて、そこでやっているということですから、直接の責任はないわけです。国自身が出資するのは、特定の民活プロジ

エクト、指定・認定された法律に基づいた部分しかありません、ほかのところはみずからやっていないわけですから、自治体以下のところですから、無責任な意味で言うと、煽っていたほうが強いのではないのでしょうか。

D いまになって思うと、バブルというのは、構造的に変わってきたいろいろな構造をそこで一挙に後押しをしたような感じがするんです。その最大のもの銀行ですよ。銀行が社会的にかなり役割が変わってきて、もっと言えば、従来の役割はもう終わっていたわけです。ただ、そこを連綿としていたのは、バブルという風が来て、銀行がその中に全部ぶち込まれて、終わってみたらその銀行がすごい姿になっていた。もう一つは行政ではないかと思います。行政の役割はずっと流動してきてだんだん変わりつつあるけれども、そののころをバブルが後ろから押しちゃったという感じがするんです。

C 結果として考えると、制度的にすごく不備があったのではないかなと。例えば50%公共的なものでなければいけないと、それを非常にかたく決めてしまった。地域によって違いますよね。その地域によって違う柔軟性みたいなものが、あの時代には制度的になかった。

これが大きいところと、もう一つは、三セクの経営をしていくというときのスタッフの問題。それが、先ほど言われましたサンフランシスコとかああいうところのポートオーソリティと大きな違いがあって、ああいうところは全部プロを引っ張ってきます。港湾の経営にしても、商業施設をやるときには、商業の経営にしても、あるいは最近では、あれは中量軌道ですけども、ポートランドで新交通システムが成功して、いま、シアトルで始めていますけれども、それでやって経営能力のある人たちをヘッドハンティングして連れて来るんです。それでそういう公営企業の社長になる。

そういうプロが全然いなかった。自治体の課長さんをやっていた方が横滑りしたのは、やはり無理があった。そういう地域、地域による柔軟性みたいなやつを制度的に最初からもう一つ組み入れておけば、救われた開発がだいぶあっ

たのかなと。

A 自治体が中心ですよね。で、その自治体の人々がトップにいるわけですね。というのは三セクというのは自治体も出資している。そういうときに自治体の人たちに経営的なセンスを求めても無理なわけで、基本的なところにあったのは、（書いて説明）周辺を含めてこれだけの土地があるわけですね。この辺をウォーターフロントに使おうとしていても、その土地の価値に対する評価みたいなものが絶大でして、そういうものの上に立っているいろいろな計画をつくらうという思想があったと思うのです。ところが、バブル崩壊のときに、「本当の値段は幾ら？」というふうにすれば、周辺も含めて下がってくるとすればほとんど売れないような値段ですよね。

D 港湾がとりたててその中でバッシングがあったのか、それとも土木行政全部のバッシングなのか。

A もとはといえば、こういうウォーターフロントとか、さっきの進取の気性にもつながっているのですが、要するに、いつも一歩前を行ってやっていったわけです。うまいことやっているなと思ってみんながマネをするという状態がずっと続いてきたわけです。それからコンテナとかやっているうちに、港というと何となく華やかなとか、都市のほうからでも注目するようなスペースだということもあって、それなりに評価があったと思うのです。

港本来のものをつくるということを忘れたのではないかというふうな宣伝を張られたことは間違いありません。港湾はおカネがあって、つくるところがないから、臨港道路をやってみたり、ウォーターフロントをやってみたりしているというように、キャンペーンを張られたことは事実だと思います。

当時、10兆円ぐらいの公共事業予算があったわけです。港湾の予算というのはそのうち5%以下なんです。10兆円あっても5,000億と。いまは3,000億ぐらいですけども、そういうような予算なわけです。ですから5%勢力なんで

す。

それで平成5年に、財政制度等審議会というのがあって、そこで、基本的にはだんだん手元が不如意になってきているということもあって、公共投資をするについてはちゃんとした方針を決めようという議論が行われたのです。

D そのときは港湾だけですか。

A 漁港も入っていたと思います。大きなところは結構力がありますし、そういうことはできなかったのです。5%くらいのところになったし、それから当時のことから言っても、政治的に人を動かしてとか何とかいうのもひっくるめて、実力がなかったということも事実なんでしょうけれども、Cランクとなって、港湾予算というのは抑制的にやるんだと。当時、平成5～6年頃は、伸び率はまだ5%とかいう伸びの中で予算要求をして、実際には3%とかそういう平均の伸び率でおさまっていたわけです。

D それは平成5年ですね。いまから10年以上前。その頃いろいろな論文が出ていて、シンガポールとか上海とか韓国でものすごく港湾が整備されていて、日本はどうするんだと、むしろそういうものがかなり出ていた時代ですね。国策として港湾をどうするかという議論は、この中ではどんな形で……。

A 1980年代、東京港とか神戸港のコンテナの取扱量のマルに比べて、香港とかシンガポールというのは日本のマルの中に入っていたわけです。それが1990年代では完全に逆転いたしまして、2000年はもっとというふうになりますけれども、90年のときにはマルが逆転になる。そういう状態でいいのか、というようなことをやったわけです。

次に、いわゆる大規模なコンテナ埠頭はやる。しかし、「全国津々浦々に港があるのはおかしい」という議論が出たのです。

それで、平成の6年から10年ぐらいですね。この間が一番。で、バッシング

を一番受けたのは港湾なのです。ダムに行って、それから道路に行ってという
ような形になっていますから。

D 平成6年から10年頃というのは、日本でいくと最後に公共事業がちょっと膨らんだ時期ではなかったですか。

A そうですね。まだ景気対策にそれが使われておりましたから。

D そのときも港湾は少し劣後に置かれていたのですか。

A はい。ですから平均よりも下だったんです。私の夢は、港湾の伸び率が、
0.1%でも出ると、そういうことだったんです。

コンテナのやつについてはわかる、それについては相談に乗ろう、ということ
です。だけど、トータルとしてということではやっぱり下なんですね。

D 例えば東京港を見ても、海外に比べると不十分ですよ。

A アメリカ合衆国というのはこんな形をしていますね。それから中国とい
うのはこんな形をしています。日本は、国土面積はありませんけれども、こん
な形なんですね。ということは、この長さは何にも変わらないです。両側があ
るだけ、日本のほうが中国なんかより長いのです。

要するに、いま日本は1,000万個以上扱っていますから、東京港だけでコン
テナを扱うことにすればシンガポールに匹敵するぐらいの量は扱っているわけ
なんです。だけど、ここに集めても、当然のことながら二次輸送しなければい
けないです。だから拠点を幾つかつくるという意味で、東京湾、大阪湾、伊
勢湾にするか北部九州にするかとか、そういう議論はありますが、それくらい
分散的にするんですよということなんですけれども、マルの大きさにすると、
シンガポールがこうで、神戸がこうですからね。で、これを同じにしるという

話があるわけです。

だけど、日本の国土にとってみて、そんなことがベストとは言えないという部分がありまして、やはり関西圏と関東圏で分けて拠点をつくらざるを得ないのではないかと。そういうのがいまのスーパー中枢になっているわけですがけれども、いまは大阪湾、伊勢湾……、こことここと3カ所ですね。ここには拠点をつくります、そこから先は二次輸送でもしようがない、ということにしているわけです。

もう一つは、シンガポールというのはご存じのとおり1,000数百万個扱っていますけれども、全部トランジットなわけです。一たん入れて出してということで、自分のところは500万ぐらいの人口ですから、自国の経済に対して必要な量は知れています。そんなにたくさんは要らないわけで、あとはここでサービスタ料を稼いでいる訳です。

D そうすると港湾の量なんですね。

A そこで2つありまして、1000万個扱う港は無理だと思imasるので、日本の経済そのものを支えるような規模にしましょうと。ただし、これがあまり小さくなり過ぎますと、1万個とか積むような、吃水 - 16mという、世界で一番大きいコンテナ船が直接来ないので。全部シンガポールかどこかに入って二次輸送してくるわけです。そうすると、いくらここでシンガポールが効率的にやってくれるといっても、直接入るところに比べれば不利なわけです。それで、スーパー中枢というのはせめて世界のトップクラスの船が入れる港にはしておこうと。そのためには300万とか500万とか、そういう量にしなければいけないですね。かといって、シンガポールみたいに1,000万とか、香港の1,000数百万とか、そんなものにする必要はないというのが基本的な考え方なんです。

D 例えばシンガポールはトランジットみたいな需要が入っているので、言ってみればゲタをはいているわけですね。日本の場合、トランジットは除いて、

日本の中に直接入ってくる港湾の処理能力としてはいまの港湾で十分だと。そういうふうを考えていいのですか。

A ほぼ合っているかもしれません。

D ハブ港湾を目指さなければ、もうこれ以上大きくしなくてもいいよ、このくらいでいいよという議論になるのですか。

A 船の大型化とか何とかなに対する更新はしていかなければいけないと思いますけれども、基本的な部分で言うと、それほど不足しているわけではないと思います。神戸は昔、中国に対して3割くらいトランジットがあったんです。でも、いまは10%台だと思います。詳しいデータはわかりませんが、日本のトランジット率が下がっていることは事実です。

そのことがいいか悪いかというのは、それなりに議論はあると思います。港が繁栄するという意味はやはりこういうものがあるということですが、言い方をかえれば、最低限、世界のトップクラスのライナー的なコンテナ船、定期的に世界を回っている船が日本の港に必ず寄る。そういう港であることが必要だというのは間違いないですね。

D 港湾を業としてハブ的な機能も認めるとすると、いまの3倍くらい要るわけですね。日本の港湾はどのくらいの水準にすべきかという、長期を考えた港湾のあり方という形でいくとまた違う話でしょうね。

A 典型的なものが、例えば大阪湾の中で言いますと、港湾局というのは大阪市と神戸市が持っています。港湾局の勢いということから言えば、残念ながら、大阪のほうが港湾局は充実していると思います。地震の前は、そんなことはなしに神戸のほうが充実していたでしょうし、それから港湾局長についても、土木屋の人間もなっていましたけれども、いまは事務の人がずっとなっている。

東京都の港湾局ももちろん事務の人ですし、今度、横浜も事務の人がなったんです。まあ、事務の方がいけないということはないですよ。だけど、港の勢いみたいなことを見ると、どうしても神戸と大阪という大阪。いまや東京湾の中も、東京が横浜を凌駕しているわけです。

そういう競争というか、実際にそこで働いている人たちの元気が出るようなものというのは、ある程度拮抗してないといけないような気がするんですね。そうすると取り合いをしてでもとか、あるいは、キャパシティ的にこういうトランジットを入れてでもというような能力も含めてつくっておかないと、元気は出ないような気がします。

D 1990年代の前半から半ばにかけてというのは日本の公共事業が最後に伸びて、逆にいくと、その頃は地方は比較的よかったのです。橋本内閣も公共事業を結構出しているのです、90年代というのは比較的公共事業が出て、そこがいまの小泉構造改革につながっていると思いますけれども、そのときでも、実際の公共事業というのは基本的には道路とかそっちのほうなんです。

A この前ここでフェニックスのことを申し上げましたが、廃棄物行政というのは、一般廃棄物はそれぞれの市町村で処理すべきものなのです。ですから、広域的な処理をするなんてことは画期的なことなのです。それから、港湾の施設にそういう廃棄物処理施設を入れて、たとえ25%とはいえ補助金を入れて公共事業としてやったということも、やはり進取の気性なんですよ。このときに、そういう予算が伸びないような部分で静脈物流というのがあって、全国で例えばPCBの処理をする場所というのはありません。それで、新日鉄の八幡の場所でそういうものをつくるとか、いろいろな廃棄物で有用な廃棄物 - - 有用な廃棄物というのは廃棄物ではないのですけれども、本来は廃棄物になるようなもの、例えばタイヤを集めて燃料にするとか、いままでは動脈の物流だったのを静脈の物流に変えようというようなことも、これの流れの中でやっているわけです。

D 福岡のシーサイド百地というのは、港湾ですか、都市ですか。

A 両方なんですよね。

C 当時、福岡市が百道の隣の姪ノ浜に市営住宅だとか分譲を始めて、8割売れ残ったときに、あそこは博多港開発 - - 実質的には港湾局ですけども、あそこが基本的なインフラ、土地利用計画まではやって、そのあとの事業のときに都市計画のほうに移行すると。

戦略的に低層から、しかも高額なものから順番に売り出して、最終的に中高層で勝負しようと。それにシナリオを書き直したんです。

D ああいうのを少しわかりやすい例として出したほうがいいかもしれませんね。そうすると、住民が親しみを持って味方がつくかもしれません。

A その後、そういうことに対して先ほど申し上げたようなことをやってきたんですけども、無駄遣いというのでその次に出てくるのはB / Cなんです。

D しかし、その傾向はまた強くなっているでしょう。

C そうですね。環境経済も最近、B / Cをまた言い出していますよね。

D 日本の港湾、道路をどうつくるかとか、土木の技術者をどういう形で日本が抱えていくのかとか、そういう形の前向きの議論が少なくなりましたよね。

今日は、どうもありがとうございました。（了）