

「わが国港湾の歴史」 - その4 -

日 時：平成18年2月3日（金）10：00～

D 今日、それから現代に至るところという形で、そもそも港湾はこれからどういうことをやるのかという形も含めてお願いいたします。

A 国土計画とか経済計画というのが随分と様変わりしているわけです。経済計画で言えば、民活のときに配分表というのがなくなったのです。そのあと、いまのものについて言うと、標題を見ていただいてもわかりますけれども、前川レポートのときは「世界とともに生きる日本」で、次の経済計画は「生活大国」とか、こういう名前をご覧いただきますと、社会資本を何とかするという計画ではない部分があるわけです。昔は、経済計画があって五カ年計画があって、そして事業を実施していくという一つのパターンがあったわけで、こういう配分表を受けて、じゃ五カ年はこれぐらいの投資をしようというようなことで、それを閣議決定していたわけです。その五カ年計画についても、先般の計画のときに全部まとめてしまったわけです。いわゆる国土交通省の五カ年というのはそれで一本という形です。

公共事業に対する考え方が変わってきたというのは事実です。規模的に言うと社会資本投資のうちの5%くらいで、だからといって人気がないかといえば、港湾というのは社会資本の中で言うと、道路、河川、港湾、空港と、大きく言えば4つです。構造改善なんていうのは、漢字の数が多いからかもしれませんが、社会資本何とかというのですぐには出てこないですね。普通、社会資本というと、順番はどうなるかは別にしても、道路、河川、港湾、空港の四つが大きいと思います。

D 無駄かどうかというのを考えるときに、国土計画的な考え方ではなくて、経済的な考え方で始めたわけですね。いわゆるB/Cですね。

A B / C がなくてもやらなければいけないものもあるはず。それから、B / C にのるプロジェクトの中でも、B / C が 1 以下のものはたくさんあると思います。だけど、そのときに国土開発なり何なりという国土の体系から見たときに、なければならぬものはやはりやるべきだと思うのです。

D その B / C に対して経済屋も不満を持っているんですね。要するにこの事業を縦割りで B / C をやっているでしょう。本当を言うと、総合的に事業間の比較まで含めてやらなければいけない。それがどうも縦割り B / C なので、経済屋も不満を持っているわけです。

A 国土交通省の B / C 委員会みたいなものがあるわけです。ずっとプロジェクトが並んでいて、一つ一つを - 10m 岸壁というので、B と C とが幾らで、B / C が幾らと。それをザッと評価して、これはマル、これはバツ、みたいなものですよ。形骸化している部分があるわけです。

昔の予算というのは、まず運輸省の港湾局の中で、地方から上がってきたのを吟味して、これは要りそうだなとか何とか、それについて数値化していたものがあつたかということ、なかった部分は結構あるんですよ。マクナマラか何かの B P 何とか……。

D P P B S ですか。

A そうです。45年前後、50年前ですけれども、非常に新鮮に思いましたよね。だけど、例えば20年くらいの経験を積んだ担当者がヒアリングをして、そうだなというので、じゃこれを東京に持っていこうと思ったとします。その中に、例えば建設局の事業量とか何かを確保しなければいけないとか、そういう別の要素を考えている部分もないことはないんです。絶対あつたんですけれども、そういう中で来て、東京の中で査定されて、さらに大蔵省で査定されているわけです。

そういうチェックを踏んでの中で、言葉にならないB / Cのチェックというのを受けていたと思うのです。そういうときに、10mのこれダメよと言われても、いや、そうじゃなしに、この10mで先生がおっしゃっているようにこの県全体がよくなるんだとか、あるいは、この地方がよくなるんだとか、そういう議論をしたと思うのです。それが、B / Cを入れた社会資本投資の是非の議論だと思うのです。

D 私は、あの中のB / CをやるとしたときのBが、すごく狭い範囲になっていると思うのです。例えば、国土計画まで含めた、国民経済的・国民社会的な、そこまで含めたBという形はB / Cというのはいり得るんです。ただ、投資に対してどれだけ生産性が上がるかというだけのB / Cとなっている。

C 人の命とか、その辺はBには入ってませんよね。だから、社会的便益というところまで入れるとしたら、恐らくB / Cでは無理なのではないかなと。イギリスのSRBなんかの評価基準で、全体で4つに分けて、セーフティだとか、教育・文化を含めたところだとか、そういうのでバスケット方式で評価していますね。本来、公共事業というのはそういう評価をすべきなんだろうというのが一つと、再開発の評価基準をやったらしいんです。そしたら、再開発、区画整理でうまくいくというのが、都心あるいは近辺のところ、その辺はB / Cはえらく高くなって、4とか5を超えるらしいのですが、田舎のほうへ行くと全部ダメと。ところが、本当に必要なものというのは実は地方のほうなんです。

だから、既にインフラ整備がされているからCも少なくなるし、需要があるからBが上がってくるというので、そのギャップをどうやってほかの社会的便益で埋めていくかという手法が、いま、欠けていると私は思っています。

D B / Cはいろいろ問題があったと思いますけれども、いま、逆にB / Cが下火になりました。一時、B / Cが一時盛んで、いま下火になったというの

はこういうふうに……。

A いまでもB / Cというので委員会でかかるやつには、ちゃんとリストをつくってかけて、そこでチェックを受けていると思います。ですから、厳然とこれがないとヒアリングのときにもう聞かない、みたいな話があるんですよね。

ここの港とここの港があって、こことここに施設をつくったときに、例えばこういうところに、砂利でも何でもいいんですけど運ぶというときのその部分というのは、こっちだけというのではダメみたいなことがやっぱりあるんですよね。そういうときに、500tでもそういうのをつくらなければいけない、というのがあってつくっている部分があります。

もう一つの問題は交通量の話です。例えば砂利をここに運ぶとすれば、トラックがものすごい数を走るようになります。そういうときに交通を分けるとか、そういうことによって効果があるという議論があります。ですから、一番最初のチェックで落としているというのは、問題があると思います。プロジェクトは生きてると思うんですよ。

D 社会資本の道路、港湾、空港の生産の効率化というのをやってみたのですが、やはり限界があって、とりあえずコブ・ダグラスの生産関数でやったわけです。そうするとコブ・ダグラスの生産関数ですから、工場生産なんです。商業的な第三次産業的なベネフィットというのが全然入ってこないのです。それを入れること自体がなかなか難しい。B / C自体も技術的にもものすごく難しいですね。

A そうですね。それで、Bを少し余分に計算するというようなことができますと思いますが、気が利いていなければ、マネータームが何かに測れるようなものだけが入っている。例えば使用量だけみたいなBだったら、絶対つくれませんからね。

C いま、雇用というのはBのほうで入れてそういう計算をしているのですか。

A 雇用は入っていると思います。ただ、どういうふうに入れているかはちょっと私もわかりませんが、そういうものを入れるというのは入っていると思います。

C 雇用の割合というのはかなり大きいと思うんですね。

D 雇用をどこまで入れるか、ですね。

A そこでクレーンか何かを操作している人だけを入れるか、周りの工場の何%かをそこに入れるか。

D 全体計画としてまず一つは、経済計画からずっとピラミッド型に来て社会資本のそれぞれの計画が出てくる。それがかなり下火になって経済の効率性と。全体計画というのはもうノーリターンの話ですか。いま、一時的にそこをやめているのか、やはり全体計画という大きな流れとしては……。

A 確かにそういう五カ年の総投資額というふうな全体計画の話みたいなことがあまり議論されていない。港ごとには港湾の10年ぐらい先の計画というのがある、そういう中でこれをやるんだというのはありますけれども、五カ年の投資規模みたいな議論というのはほとんどなくなっているのではないですか。

D 日本の経済成長というのは、一つ大きな目標があって、それがどんどんどんどん上がって行って、それに対して社会資本整備が追いついていかない。だから、経済成長率がどのくらいかというのをまずきちんと考えて、そのためにはどのくらいの社会資本が必要か。ところが、いま経済成長率自体が上下

2%ですね。それが例えば8とか9になる可能性はないわけです。そうすると、経済成長率が非常に高いからそれに対して社会資本がと、そのところの位置づけがなくなってきたのでしょね。

A そうですね。

D そうすると、経済のスケールに対してどういう社会資本が必要かという形ではなくて、新しい、別の形で社会資本がどうだという形を考えないといけないですね。

B このところの世界のコンテナ輸送は非常に様相が変わってきたわけです。アジアでも、香港、シンガポール、上海、釜山、高雄というようなところが大発展している。それらのコンテナの大発展が、実はそれらの国々の工業生産を進展させる基盤になっている。ということは、安い労働力を使って世界に物を供給するという事はコンテナがあって初めてできている事柄なんですね。そういうことについての評価の方法がまだできていない。道筋にもなったかどうか、ということではないかと思います。

D 港湾なら港湾の整備の目標が見失われているといえますか、前のこういうピラミッド型でいくと、スーッと上からおりてきて、そこでおのずと数値的に出てくるわけですね。いま、港湾というのは、どういう質、量で整備していくか、ここをどういうふうにかえたらいいのかということですね。

A 着工港湾、実際工事をしているものは、地方港湾で1000港の中で400~500やっていたのを、いまは300以下くらいに抑えているわけです。ということは、いわゆる重点投資という意味の中でそうせざるを得ないという部分があります。それから、重要港湾・特重というのは130港近くあるのですけれども、その中で福井とかそういうところは重要港湾から地方港湾に降格したのです。

そういうようなことをしているところは道路とか何かでもないと思うんです。

それから、人々にもてる事業というのがあるわけです。その一つはスーパー中枢港湾という、いまお話に出たようなコンテナを集中的に扱う港湾。ただ、香港、シンガポールというのは、1,500~1,600万とか、2,000万T E Uにいくとかいっているようなときに、東京でやっと300万くらいなんですね。全部寄せると1,000万くらい日本でコンテナの取扱量があるんですけども、そのことと、2,000万にする必要があるかというのは、これはまた議論のあるところですよ。さっきの、日本の経済に見合った、あるいは日本人の生活に支障がないのはどれくらいか。

そして、1カ所に1,000万やると、日本列島というのはこういう長さがありますから、中国と海岸線の長さ、中国大陸のお腹が膨れたようなところ、あれと日本はほとんど同じ長さです。そうなれば、中国と同じくらいの港の数が必要ということですし、太平洋、日本海側で2倍になります。それなりに三大湾とかでやっていますけれども、中国より港の数は多く必要ですし、そこで幾らくらい扱えばいいか、地方の苫小牧でどれくらい扱えばいいかというような話になると思います。決して、1000万、2000万T E Uという大港湾ではありませんが、そういうスーパー中枢港湾というのは世間に認められているわけです。

新しいのでは静脈物流といって、従来は製品を運ぶ物流だったのですけれども、消費された廃棄物を運ぶ物流というのがあります。そういう廃棄物ポートをつくって廃棄物を処理するというもの、これはいまの時流に乗っているわけです。

もう一つ挙がっているのは、津波とか、ああいう安全対策です。

この3つが柱になっていて、港湾の事業の中で重点投資というのをしているわけです。ですから、そこに入っている港はよろしいんですよ。静脈物流なんかは地方の港湾でもアイデアさえあればそれに名乗りをあげられるのですけれども、スーパー中枢港湾というのは管理者は決まっています。それ以上の人にはあまりお呼びでないやつですね。その一方で、500 近くやっていた地方港湾はいま200 くらい減っていると思います。

それから分権の話の中で補助金制度が変わりまして、一括補助みたいな形で、県にこれだけ補助事業していいですよというので、あとは県がそれを自由に使える形の総合補助金というのを導入したということがあって、ある意味では地方港湾の切り捨てみたいな部分があるわけです。港湾の力というのは、そういう市町村の人が、自分の目の前で漁をしたり、小さなフェリーを向こうの島に渡したりするというのに対して、生活がかかっていたから元気が出ていたという部分はあったと思うのです。

D 例えば道路というのは地方からの要望が非常に強くて、「新直轄方式」ということをやっていますね。港湾の新直轄方式みたいな流れというのは出てこないのですか。

A これから先は地方分権というので、それにどう対応したかということと、それから、いまの港湾法を改正していく話の中で言っているのは、直轄管理まで入れてどうする、というようなところです。

一つ進歩したのは、去年の港湾法の改正の中では、直貸しといいまして、港湾管理者に管理委託をしないでP S Aのような会社に直接国有財産を貸し付ける。ですから、簡単な修理や何かは国がそのままやらなければいけないわけです、管理者が管理していませんから。そういうことをする形に変えていったというのはあります。

平成10年前後からこの8年間は、地方分権という話があって、そして、上の経済計画の様子も変わったものですから、五カ年計画が変わってきて、その中で公共事業について言えばどんどん減っていく。その中で、皆さんが認めてくれる部分にどうしたって重点化していくわけですね。

分権の中で、直轄の話について、要するに地方分権なんだから全部地方にやらせなさいということなのです。それで平成10年の秋に、10年度の通常国会に地方分権一括法というので300本くらいの法律をかけて通したわけですが、その中に、地方分権について言えば、港湾法の52条の中で「国は、港湾管

理者と協議が整ったときは直轄で事業をすることができる」と書いてあったのです。で、どんなものができるかとか、どれくらいの規模のものができるかというのは一切なかったのです。それでそこに基準をつくったのです。緑地みたいなものもできますよとか、そのかわり、7 m50以上の大きな岸壁はすべて直轄でやるようなことをしていたのですけれども、12m以上かな、10mより浅いところではもうやりませんという基準をつくって、4項です。防波堤は第一線、メインの水路、それから岸壁は12m以上。そのかわり、大規模緑地とか大規模な廃棄物の処理施設とか、そういったものを入れてあるんです。いま、川崎に防災緑地というのをつくっています。これは緑地を直轄でやっているんです。

D それは臨港地域内ですか。

A いままではそういうことはできなかつたんですね。52条の中にちゃんとした基準を設けたので、それによってできているので、まあ、口の悪い人に言わせると、分権に悪のりして基準をつくって、そして、できなかつたやつをできるようにしているわけですね。

もう一つありましたのは、東京港というのは直轄は一切なかったのです。埠頭公社が14mと13mの大井の埠頭を持っていたわけです。世界の第一線の船というのは、15m以上ないと入らなくなってきたわけです。それで、15m以上の岸壁が何バースあるかというのが港の大きさのバロメーターだったわけです。大井の埠頭というのは14mが6バースあったのかな。それを5バースにして全部15mにしましょうというので、事業化したのです。

そのときに耐震バースが5の中に2つ入っているんです。残りは普通のバース。ですから地震でやられる可能性のあるバースなんですけれども、耐震バースは当然のことながら高くなりますね。

それともう一つ、神戸の経験で、神戸が災害を受けたときに、ある管理者は、神戸から貨物が回ってきますけれども、従来からの自分たちの港に来ている船を優先してとかいう馬鹿な通達を出したりしたところもあるんです。そういう

ことがあってはいけないというので、そのときは管理が十分にできなかったということですが、緊急時の管理のために直轄の岸壁も持つべきではないか、というようなことでやったわけです。で、2バース直轄になったんです。

公社の整備方式で、2・2・3・3とか、1・1・4・4とか、国と地方と借入金の負担割合の話がありましたけれども、そういう部分の中で、直轄事業ですから、当然のことながら国費がたくさん入るわけです。借入金も0です。そういうことでやっているわけですから、事業も委託して公社の事業にさせてやったんですね。

D 直轄だけど。

A 京浜港の人が工事をやったのではない。事業まで委託したんです。だから一銭の得もしていませんから結構ですよ、とってはねつけたんです。ところが、東京都ももうおカネがなくなってきたのです。バブルの終わりの頃ですから、その頃はまだおカネがあったのです。いまはもうおカネがないので、東京港の入口に第二湾岸としてつながる橋をつくっているわけです。

いま、若州に橋を架けようとしているんですけども、これを臨港道路にしますと国費率が上がるんです。東京都もこのときにはもうおカネがないものですから、結局、臨港道路をつくる直轄の事務所までできてしまったのです。

地方のほうの財政状況がおかしくなった。神戸もそうですね、地震でおかしくなりました。そんなこともありましたけれども、そういう意味で地方分権とはいいいながら、直轄についての部分というのは一部増えているんですね。そのかわりおカネも国費を多くつぎ込むようにしていますけれども、そのことがどうかというのは、また復活してそういう議論をしなければいけない時が来るのではないかと思います。

D 道路の場合には国営の道路（国道）というのがありますね。港湾の場合には全部管理者は地方自治体ですね。国がそこで直轄でやっていくとあくまで工

事ということになりますね。管理じゃないですね。

A 今度は法律の流れとして、さっき申し上げたのは直貸しというやつで、直貸しですから、実際に使うという意味での管理は貸した相手がしているわけです。埠頭会社みたいなものです。ですから、地元のそういう公営のための企業とか、倉庫業とか、そういう人たちが会社をつくりまして、その人に国が直接貸すわけです。それで、いままでは補修なんていうのは一切直轄はやらなかったわけです。管理委託していますから、管理委託されたほうが料金を取っていて、それで補修をしていたわけです。簡単な補修くらいは直貸ししている以上はしなければいけないわけです。ですからそれはやります、というところまで法律がなっているのです。

それで、今度の予算要求の中で直轄管理、スーパー中枢港湾というのは、横浜港も横浜市のための港ではないですね。あそこに入った貨物が全国に行っているわけで、東京もそうですし、名古屋もそうで、そういうところの港については、横浜市だけの負担とか何かで運営したり何かするのは気の毒ではないか、ということですね。それで直轄で物もつくるし、委託をしないで直轄で管理すると。そういう法律と予算要求をしているんですけども、ダメだったんですね。

D 韓国なんかは国がやっているわけですか、そういう大規模な港湾というのは。

A 国がやっているのもあるし、大きなやつはP S Aとかそういったものに貸しております。

D だから地方自治体ではないわけですね。

A 韓国も神戸港埠頭公社と同じような埠頭公社があります。釜山外貿埠頭

公社というのかな、そういうのがあります。それがコンテナ等を管理していませんから、ほとんど日本と同じです。

D いまおっしゃった直轄管理の思想は、もう一つ、スーパー中枢港湾ということで行くと、日本国としてスーパー中枢港湾をつくっていくと。どちらのほうが頭の中ではおありだったんですか。

A 港湾法というのがアメリカのポートオーソリティを入れてやってきた中で、国は非常に弱い立場なんです。例えばこの前もめた、原爆、水爆、ああいいう核搭載の船について、入港させる、させないということについて言うと、これは日米の覚書の中で、口上書によって「アメリカ大使館は　　という船には積んでいないことを証明します」と。そういうのを出すようになっています。ところが、実際には出していないのです。

港湾法の流れというのはずっとそういう管理の流れになっていますから、物をつくりますけれども、港湾を振興させるような権限は基本的にはないわけです。だけど、管理者の中には立派な管理者ももちろんありますけれども、すべての管理者がそんなに、港湾局という中で人を動かすような組織にはなっていないのです。ほとんどが土木部の中の港湾課ですから、2年か3年いたら道路か河川のために出ていくわけです。そういう人たちばかりの集団では港湾振興みたいなことはほとんどできないです。

そういうことだったら、せっかく事務所もあるのだし、協力して一緒にやればいいのではないかと。中には、本当にスーパー中枢とかそういう港の部分では管理することもあっていいのではないかとということで、基本的にはこの精神の中で言えば、国がやるべきことは果たすべきだと。

D 港湾というのはそもそも、ずっと昔から地方分権だったんですね。

A そうなんです。

D 日本全体が本当の地方分権となってきたときに、いろいろな生産体制が国際化して、港湾というものが非常に国際的な問題となってきた、国として考えなければいけない時代になってきたと。ところが、実態は昔から地方の港湾になっているので、そのところにギャップが出てきちゃったわけですね。

C いま、道州制というのが見えてきましたね。そうなったときに、国の出先機関と、それから港湾管理者、これがある意味では全く同列というか、だぶってくる。そういう時代になったときにはどういう管理、あるいは事業の仕方になるのでしょうか。

A 実際、まさに東北とか関東というのも一つですから、横浜も何も管理者は一緒ですよ。そのときに国が……。かえって相手が強くなったときには、また違うことになるかもしれませんね。

B いまのところ、道州制は非常に現実味を帯びてきてはいるけれども、国と地方公共団体のそれぞれの仕事・責務との関連で、どういう仕事を責務とするのか、どういう仕事をするのかというのは、まだ見えてきていない状況だから、港湾への響きという点については議論がまだあまりされていない。

A まあ、議論はしてないですね。

C 道州制になったときに、県が残るか残らないかという問題も一つあると思いますけれども、ただ、ほとんど県が港湾管理者になっていますから、そうなるかどうかどちらにしろ縮小することは事実なんだろうね。

D 道州制のときに一番問題は、国の出先も含めた道州制なのか、そこを切り離れた道州制か、そこで違って来るわけですよ。

A 道州制ぐらいのときには、国営的な港湾というのは、例えば東京湾を考えたときには東京湾のメインの港の部分は国営にして、残りは地方に任せてもいいというような形でないと、なかなか太刀打ちはできないかもしれません。

C 空港みたいなシステムになるということですね。

A 1種、2種、3種みたいに。そのかわり数は限定されて、こんな港湾区域があって、ここに国営の部分が入っているというようなことかもしれませんけどね。

C いまのスーパー中樞港湾がかなり.....。

A それを国営に別途。そうしないと、管理者だって財政的な意味で追いつかないんですね。そのかわり7割5分とか以上は国費でやりましょう、裏負担もありませんよということです。

D 前、地方分権のときに「3ヶタ国道の地方道化」というのがありましたが、結局、500何本ある。なおかつ、いま新直轄方式。新直轄方式というのは、有料道路でできるはずだったものが無料になるらしい、というのが地元の人たちの受けとめ方なんですね。世の中全然変わっていないどころか、全然逆の方向に行ってしまうている。

A 地方分権のときに370本の法律はもちろん変えましたけれども、公共事業で、一方では直轄を少なくしたような法律 - - 実際には増えている部分もあるんですけどね。緑地なんかで増えていますけれども、こういう水深以下のやつはもうしませんよというふうにして法律を出したのは港湾だけです。何にもしてないんですよ。

D 港湾の実際の予算ですけれども、地方自治体がやる、例えば県の管理の港湾というのは、国からの補助はどのくらいあるんですか。

A 5割くらいです。

D それの対象ですけれども、これから新しく岸壁をつくるよりは、維持・補修がものすごく増えてくると思うんです、特に地方の港湾は。そのところもやはり4割の補助という形ですか。

A 補修だけは地方の財源でやる。

D たぶんこれからは補修のほうが増えていくのではないのでしょうか。2010年頃には逆転するのではないですか。

A 2000年を超えれば30%とか40%が補修になるということでした。いまの話は、例えば、この施設の一部が錆びて穴があいているからそこを補修するという補修と、それから、うまく言えば再開発みたいなもので作りかえる部分というのは、これは新規事業ですから、補助金がつくわけです。ですけど、このままで使えますけれども、ここがちょっと錆びているのでとか、それから、アノードという電気防食のための亜鉛のこういうのをつけなければいけない。そういうのをつける行為は管理者の仕事です、管理委託してますから。ですから、自分でしなければいけないです。それは港湾収入とかそういったものを充てるといふふうになっています。

D 全部作りかえたのは横浜の山下埠頭でしたか。あれは事業費に入って……。

A そうですね。それから、（書いて説明）本牧がこういう形になっていた

んです。これをここをつないで、ここも全部埠頭にすると、こういう形に変えたわけです。ここをマイナス15にして、大きくしてということはでき上がりましたけれども、これが本牧のDとCかな、こういうのはこうしたんですね。これは新規事業なんです。で、ここが錆びているとか、これは全部昔の棧橋ですから、杭がもたないとか何とかというので、これだけを直すのだったらこれは補修事業ですから、何本だけ取り替えましょうなんていうのは普通はダメなんです。

D 浚渫はどっちがやっているのですか。

A 浚渫は、航路は直轄でやっています。ところが泊地、例えばこういう中、こういうところはみずからやらなければいけない部分もあります。ただ、これをつくるときに全部こういうふうに掘ってしまいます。そういうときは、ここで埋没したものは補修でやらなければいけないです。

D 神戸港のところは航路は直轄でやっているわけですね。

A はい。

D 例えば道路とか公園とか、たぶん港湾もそうだと思いますけれども、国の直轄事業のときの地方の負担金というのがあります。あれがどういう算出根拠で負担金が請求されてきているのか、よくわからないという自治体が多いのですけれども、港湾の場合、その辺はどうですか。

A 港湾はその負担割合は法律で書いてあります。ですから、直轄事業で岸壁というときには5割とかですね。

D 確かいま日本全体で1兆4,000~5,000億、国直轄事業の地方負担金とい

うのがありますよね。あれは道路なんかはどういう計算なのか……、請求書が来るだけですよ。

A それは直轄事業のときの協議もしていますので、その事業、この事業 -
- 例えば航路の場合とか、防波堤が第一線の防波堤だったら75%ですという形
になっていますから、来年度、直轄で防波堤と航路と岸壁をやります、それぞ
れのおカネが幾らになります、それに対して4分の1は県の負担ですね、と。
協議の中でそういう形で決まりますので、それは相手はわかります。

その率を変えるときは、法律で変えるのと予算協議で変えるのと、要するに
財務省と国土交通省との話し合いで決まっているものもあります。全部法律で
変えるのではありませんから、補助率・負担率一覧表というのがあるんです。
それがないとわからないというのはあります。でも、すべて計算できる表があ
ります。

B 公共事業に対する地方公共団体の負担は法律で決まっているんだけど
も、現実的には、地方公共団体の財政状況によって補正をするという制度があ
って、その結果として出てくるものはとてもわかりにくいと思います。

D 地方のほうから見ますと、直轄事業の負担金について、確かに一応の決
まりはあるけれども、実際に請求書は随分ブレがあるとか、例えば地方交付
税もそうですよね。実際決まりはあるけれども、実際には補正係数でものすご
く変わってきて、実際はかなり国の裁量が入って、例えば隣の自治体の裁量に
ついてはこちらの自治体は全然わからないとか、そういうところが地方から見
ると非常に声があるのは事実ですね。港湾の場合には、歴史的な経緯の中で国
が直轄でやるけれども、地方とタイアップしてやるという面がありますよね。
なぜ国道について地方の負担金があるのかという論理は、国のほうからは、国
道というのは住民生活として地方にそれだけのメリットがあるはずだ、だから、
という話だけれども、地方からすると、なぜ国道の工事費について地方が負担

するのかというのはいまひとつ理解できないという面はありますね。国の事業ですから。

港湾の場合は、ずっと歴史的な経緯の中で地方と協議しながらやってきた。

B 道州制の話です。道州制に伴ってどういうふうに事柄を考えるべきかというのは非常に重要な問題であるわけだから、港湾の分野においては特にもうそろそろ考えなければいけないですよ。

D 歴史的にお話をお伺いして、地方が主体となって管理していたけれども、その一つのベースがポートオーソリティみたいな考え方ということですね。そうすると、アメリカのポートオーソリティ的な考え方で地方が港湾を運営しているかということ、そういうことはないと思うんです。

A ないんですね。

D 特にポテンシャルが高い地方で、港湾と都市と一体となって整備していくというのがポートオーソリティでしょう。ところが、日本の場合は港湾だけが地方分権で地方に移してしまった。そうすると、本来のポートオーソリティの思想が生かされない形でなっているわけですね。

A 神戸がかろうじてあれだけの土地をつくって売っていたときには、おカネもあつたんです。神戸空港を1,000億かかるのを200億の補助で、残りの800億は自分で持っているわけです。地方空港だって3分の1以上の補助がついていますので、そんな少ない補助金ではないのです。まだポートオーソリティ的なことができたのです、バブルもありましたし。あれはまだ土地をつくって売ることがあったのですけれども、サンフランシスコやロサンゼルス

のポートオーソリティというのはもっといろいろなことをやっているわけです。入港料のほかに特別トン税とかトン税もかかりますし、いろいろなものが

かりますから、船が一回入ってくると税金を納めなければいけないわけです。使用料も払わなければいけない。そのときに、使用料は条例によって向こう3年間は半分にしましょうとかいうことでやっているわけです。そういう減免措置等をしながらの中では修理費だって大変な話で、だから一般会計からそれを補てんしているわけです。支出のすべてを収入で賄えている管理者はほとんどないと思います。

D その点でいくと、ポートオーソリティの中の地方が管理するということだけが切り離されて実施されていて、本当のポートオーソリティである港湾と都市を一体として全体を管理していきながら事業費も生み出していくという仕組みは実現されていないと思います。アメリカというのは基本的には広いし、空港というのは非常に大きいわけですがけれども、日本は何といても海洋国家ですから、そういう点でいくと、港湾が地方自治体ベースで本当にいいのか。あっと気がついてみたら、ほかの国は随分国策として港湾をやっている。そこでどうするかというのは非常に大きな問題で、その辺を本当はうんと議論しなければいけないわけですね。

A ですから、スーパー中枢港湾という、特定の港湾を指定してその中でやろうということ。その中で一つの動きとしては、神戸と大阪が同じ思想で一緒にやろうとしています。東京と横浜はまだそこまでいってないんです。ただ、協議会をつくっています。東京、横浜、川崎で相談しながらやりましょうとなっているのですけれども、一緒にやろうというところまではしていないです。いま一番と二番で、熾烈な争いをしているようなところですからね。

ところが神戸と大阪は、神戸がああいうふうな状態になっていることもあって、コンテナについて言えば、阪神港みたいなことでいきましょうと。

D そこはどういう形なのですか。神戸と横浜とで例えば阪神埠頭公団みたいなものをつくる形にするのか、連携にするのか。

A 連携ですね。スーパー中枢港湾の運営計画みたいなものを国に提出するわけですね。その中に「一体的な管理をする」という規定をおくわけですね。船社が何社あったときには、お互いに合意してこういう船社の割り振りをしましょうとか何とか、そういう話ですね。

D 国費も結構そこにつき込まれる形になるのですか。

A かなりつき込みます。公社バースで15m以上のやつはできないですね。2・2・3・3と、この前申し上げましたですね。ああいう借入金を入れてというようなものでやったのでは、もたないです。それで今度は公社を解散しよう。外貿埠頭公団を昭和55年に解散して公社にしたのですけれども、公社も解散して、その公社財産を管理者が承継するという法律を、いま、出しているわけですね。だから埠頭公社がなくなるんです。これはたぶん通ると思います。そうすると公社埠頭はなくなる。だから、いままでの借入金の分の清算をどうするかとか何か、そういう法律のいろいろなものが残るわけですねけれども、それが終われば管理者が経営する外貿埠頭になるわけですね。

D 先ほどの1,000万TEUか2,000万かというのは別として、確かにキャパシティがちょっと足りない面がありますよね。国としてどのくらいのコンテナ能力を持っていくのか。神戸、大阪はそのうちどのくらいになって、どうやっていくのかというのは、一応のイメージはあるのですか。

A いま、1,500万TEUぐらいをイメージしているのではないのでしょうか。五カ年計画や何かの中で一応そういうのは出さなければいけない。

D 全部合わせてですね？

A はい。

D そういう中で、神戸、大阪がウエートがだんだん高まっていくことになっていきそうですか。

A いま、東京が一番元気があります。

D 先ほどのスーパー中枢でいくと、神戸、大阪のほうをまずやりましょうということですか。

A 一緒にですね。

D 実際は東京ですか。

A 東京湾の中は横浜も東京もやりますから。いま、やっぱり東京に貨物が集まっているんですね。

D 逆に東京をスーパー中枢としてうんと国費をつぎ込んでやると。そうするとまた、東京一極集中という非難になるかもしれませんね。

A そうですね。それは、15mのバースを何バースずつ割り振るかということですね。そういう中でやっていて、横浜はさらにつくるところというのは、本牧の埠頭がありますからそこができるのと、それから東京は、港湾計画の中で夢の島の前、あそこに2バースか3バースをさらにつくっていくという計画があります。それから、神戸と横浜はいま1バースずつ。名古屋は1バース完成して、さらにもう1バース建設中です。

D 大井のほうがありますよね。こっちからすると青海。そっちから離れますよね。そうすると全体の管理は、この間、結構距離がありますけれども、ばらばらになってしまわないですか。

A 管理自身はバースごとみたいになるんです。会社が単独で借り受けるような形になりますから、マースクがここの1バースを使う、その横は日本郵船が使う。日本郵船が使うと、川汽とか商船三井が一緒になって1バースを使うとか、それはあります。それは離れていてもあまり問題はないと思います。

D 青海というのはまだまだヤードができそうな感じがしますがけれども、そうでもないですか。もういっぱいですか。

A この延長上いっぱい使ってるんですね。一部ちょっと緑地が残ってますけれども、それは緑地として残さざるを得ないような部分ですので、バースとしてはあれで目いっぱいです。

D 横浜も手一杯ですね。もう拡張の余地は……。

A 南本牧というのがあって、(書いて説明)そこがこういう形になるんです。こうなって、こんな島をつくらうとしているんですけども、いま、こっち側をやっている。

D 日本はハブ港湾というのはとても追いつかないかなと、我々はやや諦め顔だったんですけども、東京、大阪、神戸でコツコツと - - と言っては失礼ですけども、やっておられるんですね。

B 貨物さえあれば。

A 日本の唯一の強みはベースカーゴはあるわけです。それがいま1,000万くらいかなというところですよ。それより多い分というのは、トランジットや何かのやつも入っているかもしれない。それが日本の生活水準とか経済状況などでさらに増える。それが1,500万くらいだと思います。2,000万というのはちょ

っと吹き過ぎだと思えます。

D 日本でハブ港湾と考えた場合でも、トランジットはそこまではやらないという考えですか。

A 人件費といろいろなことを考えたときに、どうしても太刀打ちできない。日本の港湾は高いという話は、人件費が高いからなんですね。オペレーターにしても何にしても。

韓国は日本と同じような運命をたどる。労働争議や何かがあって、ストがあって賃金が上がってくる。中国はまだ安いですから、勝ちますよね。それから、シンガポールはマレーシアに負けるんです。今度.....。

B タンジュンペレパス。

A あそこに2バース、シンガポールからマースクが移ったんです。

D マレーシアに移ったんですか。

A あその労働者というのは全部マレー人なんです、シンガポールで働いているのは。シンガポール人はみんなホワイトカラーですから、そういう役はしないのです。ところが、自分の国でそういう雇用があるとなればマレーシア人は帰りますよね。そうすると、シンガポリアンだけでああいう港を汚れ役も含めてやるか。それから人件費を含めた価格の問題も含めると、やっぱり競争力はなくなると思えます。

いま、あちこちにそういうハブポートと言われるものができています。中東のオマーンのところにもできていますし、ヨーロッパのアントワープにもものすごいをつくっています。彼らはロッテルダムを抜くぐらいのものをやろうとしています。それはやはり競争力の中で移っていくと思うんです。だから、

シンガポールがずっと勝っているとか、それから香港が、深圳とか中国人が働いているところに負けるかもしれない。そういうのはあると思います。

D 日本で24時間港湾というのは無理ですか。

A それはできるんですけども、かえって損 - - というのは、日本の労働基準法で、残業ですと125 %、深夜は150 %ですか。日曜だとまたそれにオンされるわけですね。そういうことでしたら、船によっては月曜日に入ったほうがいいと。

D 船からすると、日本は待ち時間が多いので釜山とかシンガポールへ行ってしまうということはないですか。例えば、夕方着いたら翌朝まで待たなければいけないとか、そのところの管理の時間というのは人件費のところでしょうがないということになるんですか。

A いまは364日、正月以外はやりますよ、それから24時間やりますよ、というふうになっている港はだいぶ出てきています。

D 日本でもですか？

A はい。

C それは通関とか含めてですか。

A 通関はEDIのシステムが普及していますので、入港前に書類はもう届けているはずで。税関と検疫、それから保安庁に対する入港の届けとか管理者に対する届けというのは、いま、EDIで一応大きな港に入るものは全部書類通関できるようになっていますので。

C 実際の立ち会いはないということですか。

A ほとんどないと思います。

C そうすると、日曜、夜、全然平気ということですか。

A ただ、物についてチェックを受けるというのはありますよね。日本の倉庫に入っているものを全部チェック受けないと出せないとかいうのはありますので、それはありますけれども。

B いまは、港の外でコンテナ船が入港を待っている場面はほとんどないですよ。

A いまはめったにないと思います。ただ、東京湾の中を走る時間というのはあるんですよ、結構距離がありますのでね。清水とかああいうところはある意味では有利です。

B いま、東京でも横浜でもコンテナ船の大きいやつが朝入って、夕方にはもう荷役を終えて出ていくという場面が多いのではないかと思いますね。

C それは設備が十分あるということでしょうか。

B あるということです。余裕すらあるということじゃないかと思いますね。

A 日曜日の晩に沖待ちするとか、それはあると思いますよ。

D 人件費が高いということですがけれども、例えば工場で外国人労働者が結構増えていて、特に研修制度というのがあって、従来1年だったんですけど

も、いまは3年まで延びて、実際に中国から研修という形で日本に来て3年間やるというケースが増えてますね。例えば港湾でも、マレーシアまではいかないとしても、そういうところの人たちが研修という名前で日本に来て、安い労働力を使うということはあり得ませんか。

A 例えば港湾のオペレーターというのは、いまの厚労省の基準でいくと単純労働ではないですね。だから、それにつけるということはできないので、おっしゃっているような研修をさせるということではあるかなんですよ。

D 製造工場の場合はそういうことが可能ですが、港湾はなかなか難しいですか。

A オペレーターみたいなものはそれでできることはあると思いますけれども、それをどのぐらいのウェイトにするかでしょうね。PSAが今度響灘でやりますよね。あれはそういう人たちを連れてくる可能性があります。

D 本当に港湾というのは“波にもまれた歴史”という感じですね。我々は、港湾というのはもうグッと沈んでいるのかなという印象が正直あったんですけども、いま、逆の形で動いているわけですね。

A いまはスーパー中枢港湾と、静脈物流と、それから津波対策といいますが、そういうものを重点施策を展開していますけれども、それはそれでやらなければいけないことについての認識は皆さんにもありまして、そういうものがなくなることはないと思います。

ただ、本来の物流というものから離れて - - スーパー中枢港湾は本来の物流ですけども、地方の物流までそういう形の中で捨て切っているのかというのは、やはり地方の港湾だってこういうことが必要だとか、あるいは、崩れそうになっているものはちゃんと作り直してでも1バースだけは確保しておく

か、そういうことは必要だと思います。

D 全国総合開発計画の第4次まではかなりピラミッド型で来て、第5次というのはかなり色合いが違っているのですけれども、特にあそこについては日本は海洋民族という線が非常に多く出ている。津々浦々で、港も含めて、日本は海洋国家だから水を大事にしてやりましょう、というのが出てきたような感じがするんですね。

今度、国土形成計画という形で全国総合開発計画が変わってきたときに、港湾というのはどういう位置づけになるのか。基本的には地方からいろいろな要望が出てくるから、これからどうなるのかなと思っているんですけれども、五全総では社会資本整備の序列づけみたいなものがかなり薄れました。国土形成計画になってくると、所管が国土交通省ということもあって、地方からそのところで要望が出てくる。そうすると結局、公共事業の序列、査定になってしまうのかなという議論もあるんですね。国土形成計画の中で港湾はどのような位置づけになると考えられるのでしょうか。

A 広域地方計画がどのような趣旨で立てられるか、なんですよ。ただ、日本の国土を考えたときに海との接点を抜きには考えられない話だと思います。それは貿易ということなのか、流通ということなのか、いろいろありますけれども、やっぱり港というのがこの前の計画の中では、世界の交流圏の中にそういう圏域をつくるとか、空港とか港湾という話が入っていたと思いますけれども、今度の中にそういうものをどういうふうに入れるかということだと思います。国土形成計画というのはいままでと違いますよね。だから、広域地方計画というのをどんなふうにつくり上げるかなんでしょうね。

C 地方の港湾というと、いわゆる港湾と漁港とでは、漁港のほうが数が多いですよ。

A ええ、4,000 幾らありますから。

C 漁港と港湾というのは、機能はあんまり変わらないと思いますけれども、管理とか - - 機能がマイナス何mというのはかなり違いますが - - 数としても多すぎるのではないかという気はしているのですが、ああいうのは、スーパー中枢港湾で国全体としても集約しようというのは、地方の広域圏でも県の単位でもやろうという動きはこれから出てこないものなんでしょうか。

A 漁港は出てこないかもしれないという気がしますね。

C 港湾についてはいかがでしょうか。港湾はある程度集約しようということが起こりますか。

A 集約もしたんですね。一つの島だったら一つにしてしまおうとかやったんです。

C 一番の無駄は私は漁港だと思っています。それも時間がかかったんですけど、そしたら1つの漁港で平均で10隻ないんですね。そこに投下したやつをやると、1隻あたり何億とかかっているんですよ。これはやっぱり無駄じゃないかと思いますよ。

D 日本は海洋民族で、魚が好きだし、津々浦々に漁港があるんです。そこは生活と結びついている。そこは実際の地方でいくとなかなか整理はできないかもしれませんね。

C 一番大きいのは港湾よりも漁港だと私は思いましたね。

D それから、いま東京一極集中と言われていています。全体の地域の景況感を

見ますと、確かに東京から名古屋、近畿、中国、山陽地方というのはいいんですけれども、どうも色が一つだけ違うのは千葉なんですね。東京一極集中といわれながら、千葉はどうも色が黒いのです。東京から次、埼玉から北関東のほうはいいんですけど。

港湾については、先ほどの話でも東京港とか横浜港とか盛んにおっしゃっていますが、千葉というのはどういうふうに考えられますか。港湾の条件がよくないのですか、それとも経済力の関係でダメなのですか。

B 工業港ですよ。

A そうですね。

D コンテナではないんですね？

B コンテナではないです。

A あそこの中央埠頭のところだけですから、量的には非常に少ないです。

B 中でも川鉄と新日鐵と、あと、油の精製会社と燃料会社で殆どあの港を使っている。全国で貨物量が一番多いんです。

A 貨物は一番です。

D あの辺は確かに生産能力高いわけですね。工業港としていいのであればもうそれでいいのか、全体の消費財のコンテナヤードとしては、そこはもう考えられないということですかね。

A コンセプトから言えば、中央埠頭、タワーが建っているところがありま

すね。あの辺を中心にそういう雑貨的なものを扱うようになってはいますけれども、港の姿が大々的にコンテナを扱うような形にはなってないですね。

D 成り立ちからね。

A ですから、あそこでというのは難しいかもしれませんね。

D 東京の夢の島の横のほう、ここまで東から広がって、南本牧から夢の島のこの辺までが一大スーパー中樞港湾で、あとは関西の神戸と大阪……。

A それと名古屋、四日市です。将来、北九州と博多が入るかどうかというのはありますけれども、いまは入っていませんので、その3カ所です。

D 大阪も拡張の可能性はありますか。

A それはあります。いまの港湾計画の中で、大きなバースを3バースくらい入れるような計画があります。

D 大阪港の南港とかあの辺に余地があるんですか。

A 夢洲・舞洲ってありますね、その外側にもう一つ。いま、1バースは事業として認められているんです。神戸と大阪は1バースずつです。

D 新日鐵の堺のあそこにもものすごく広大な空き地がありますね。あれはどうされるのですか。

A あれは一つは、さっきの防災緑地みたいなものがあります。それから、いま先端は公園になっていて、その公園の前に干潟をつくったりしているんで

す。それで市民の憩いの場みたいなことになっていきますので、そこは防災緑地にしますが、道路が要るので、ちょっと姑息な話なんですけれども、公共岸壁をつくって臨港道路を入れて、工場の外側をグルッと回れる道路をつくりまして、いまの緑地も使えるし、こちら側も使えると。それから、そこにシャープや何か立地するとかしないとかいう話がありますので、立地すれば、その公共岸壁から使えるということでいま計画を作っているところです。

D いま、すごい固定資産税がかかっているわけですね。親水海岸みたいな形だけではものにならないわけですね、やはり工場が立地してもらわないと。

A 一部はそれ用のところを空けて、それはそれで公共岸壁をつくる意味があるということですね。

C 神戸はどうでしょうか。港湾で言いますと、機能的には大阪に負けていくというか、大阪のほうがポテンシャルが上がっていくような気もするのですが、輸出と輸入で言うといまは片肺ですか。

A 神戸は行政組織みたいなものもだいぶ変わりましたね。プロパーで技術をやっていた人たちもたくさんいたんですけども、いま、局長も全部事務の人になっていますし。だから、元気という意味で言うと、ちょっとないような気がしますね。

C 一つには、港をつくるまではいいんですけど、そのあとの阪神高速とか、第二国道とか、どうも陸上輸送との連携がネックになっていますよね。

A だからいま、港の中に第二の湾岸をつくるというのも考えているわけです。でも、これはいつからできるかというのが一つの大きな課題です。

C 大阪に比べて圧倒的に不利なんですね。

D では、ここで一応話を終わらせていただいて、またいろいろな形でと思いますが、本当にどうもありがとうございました。（了）