

わが国港湾事業の企業性

柴田銀次郎

一 港湾事業の旧体制

現代的意識からすれば、港湾が経済的存在であることは何人も疑うものはあるまい。しかし、わが国は勿論のことと外国の港湾でさえ、その創設の当初においては経済的効果を目指していたけれども、港湾そのものが経済的存在であるようには取扱っていなかった。般船が小型であった時代には、港湾は主として天然の地形に依存し、必要に応じ物揚場を建設する程度であつて、航路と道路との接点であるに過ぎなかつた。従つて、港湾の建設についても港湾利用者の私財によつて行われるのが普通であつたようである。わが国においても徳川時代は措き、明治時代になつてもこの取扱いは続いた。例えば、明治四年太政官布告第六四八号「道路橋梁河川港湾等通行銭徴収ノ件」によると、港湾の建設者は私人であることを前提として、その者が施設利用者から使用料を徴収する場合は、地方官の許可および主務大臣の認可を必要とすることを規定している。又、これによつて、港湾が道路、橋梁、河川と同列の公益施設と解釈されていたことも容易に理解できる。

しかるに、出入船舶が頻繁となり、かつ大型化するにつれ、船舶と積荷の安全および荷役の能率化への要請が高

わが国港湾事業の企業性(柴田)

わが国港湾事業の企業性(柴田)

まり、港湾は単に自然的条件に依存するだけでは不十分となった。すなわち、自然港湾に大巾な人工を加え、繋留施設、外郭施設などに多大の投資を行う必要を生じ、かつ港湾管理の上でも従来のような無統制では円滑に運営することができなくなった。すなわち、明治六年になると、大蔵省から「河港道路修築規則」が通達されて、港湾の建設は国がこれを直轄施行し、または時宜により国庫補助を行う場合があることを明らかにしている。すなわち、先ず、港湾を一等港(横浜、神戸、長崎、新潟、函館港の如き対外関係上特に重要な港湾)、二等港(対外的には余り関係がないが、国内広域に関係ある港湾)、三等港(地方港湾)に分けた。そして、一等港の建設は国の事業として建設費の六割を直轄施行し四割を地方負担とした。また、二等港はその建設につき国が補助金を出すこととし、三等港は原則として国の補助を行なわないことを定め、かつ二、三等港の建設については主務大臣の許可を要することとした。もっとも、この等級は明治九年に至り廃止されているが、この通達によると、その工事費の負担が国および地方公共団体となったこと、港湾管理も国または地方が公事業の一つとして行うことを明らかにした点が従来と異り、時代に即したものといえるけれども、しかし、この場合といえども港湾は河川道路橋梁と同じように公益的存在として取扱われていたことは依然として同じことである。明治四十年に至り、「重要港湾の選定及施設の方針」が定められ、この方針に基づき、十四港湾(横浜、神戸、大阪、東京、関門海峡、敦賀、長崎、青森、秋田海岸、新潟、境港、鹿児島、伊勢湾、仙台湾)が国家的に重要な港湾と指定され、さらにそのうち四港(横浜、神戸、関門海峡、敦賀)を第一種重要港湾として国が直接に建設管理し、関係地方公共団体が経費の一部を分担することとした。他の十港湾は第二種重要港湾として地方公共団体が建設管理し、国が経費の一部を補助した。その他の港湾については国が補助することはなかった。もっとも、その後第二種重要港湾は次第に追加を見て、昭和二年の内務省告示「重要港湾選定の件」が出たときは、二十七港に増加している。

これより先、大正十一年には内務省訓令第六号「河川法を施行若は準用せざる河川又は港に関する件」が出され、第一種重要港湾、第二種重要港湾のほか指定港湾（地方港湾）を加え、港湾の格に応じて建設認可の範囲を整備し、同年の内務省告示「港湾指定の件」により三百七十四港が指定港湾となった。そして、昭和七年に至ると従来国の補助金を受け得る建設は重要港湾に限られていたものが指定港湾にも及ぼすことができるようになった。この国庫支出の方針は現行「港灣法」に至るまで原則として貫かれている。

わが国の港湾施設が近代化されたのは、實質的には第一次大戦前後からである。外国貿易が著しく伸展して船舶が急増し、貨物の取扱量が激増して来たために、これに應ずる規模の水路、埠頭、上屋等の施設を近代化することに始まったといえる。しかし、船舶の出入が頻繁となり、貨物取扱量が増大して港湾の国民経済および国際経済における重要性が一般に認識されるようになって、港湾管理による港湾料金の収入がその港湾の経営管理の重要財源であるという経営理念はまだ湧いていない。否、むしろ港湾の建設に国費を投ずるといふ国の財政方針は、益々港湾経営をして公益事業としての性格を強化したともいえる。港湾料金は港湾諸施設の設備原価には全く関係なくまた港湾利用者の受益の度合をも考慮に入れず、さらにまた、外国の港湾料率にも着眼することもなく、国公立学校の授業料と同じように、単に伝統的料率であるに止まった。

かかる体制は、第二次大戦を経た今日でも現実には続いているけれども、昭和二十六年「港灣法」が施行されるから、港湾が経済的存在であることを特に強く認識されるに至り、わが国の港湾も先進国の港湾なみの経営管理形態を整えることを要請されることとなった。

わが国港湾事業の企業性（柴田）

二 港湾法における財政原則

港湾法は、今次大戦後連合国最高司令部の強い要請に基づき、(一) 主要な港には原則として管理主体を定むべきこと、(二) この管理主体には港湾の管理運営に關し最大限の地方自治権を与うべきこと、(三) 日本政府が国家的利益に影響ありと考える場合にかかる国家的利益を確保増進するために必要な最小限の監督と規制権のみを日本政府に留保すること（連合国最高総司令部発・昭和二十四年十二月十六日 S C A ・ P I N 七〇〇九一 A）を原則として立法されたものである。

この港湾法によると、港湾を管理する主体（港湾管理者）は、民営港を例外として除いて、關係地方公共団体の出資によって設立する公法人「港湾局」であるか、または地方公共団体自体であるか、あるいは二以上の地方公共団体がその事務の一部を共同処理するため協議の上設立する特別地方公共団体である港湾管理組合であるかの三種であるが、地方公共団体自体が管理者である場合は「港湾局」に關する規定が大部分準用されることとなっている。これら規定のうち財政に關する重要部分のみ抽出すると次の通りである。

一 港湾局は、港湾運送業、倉庫業その他輸送および保管に關連する私企業の公正な活動を妨げ、その活動に干渉し、またはこれらの者と競争して事業を営んではならない。港湾局は、何人に対しても施設の利用その他港湾の管理運営に關し、不平等な取扱をしてはならない。（第十三条）

二 港湾局がその業務を行うために要する経費（港湾工事に要する経費を除く。）は、その管理する港湾施設等の使用料および賃貸料ならびに港湾局の提供する給水等の役務の料金その他港湾の管理運営に伴う収入をもつて、まかなわなければならない。（第二十九条）

三 港務局は、港湾施設の建設、改良または復旧の費用に充てるため、債券を発行することができる。この発行した債券の償還に充てるため、毎事業年度、定款の定めるところにより償還準備金を積み立てなければならぬ。(第三十条)

四 港務局は、剰余金を償還準備金および欠損補充のための準備金として積み立ててなお残額があるときは、この金額を、定款の定めるところにより港務局を組織する地方公共団体に納付しなければならない。損失を生じた場合において欠損補充のための準備金をこれに充ててなお不足額があるときは、定款の定めるところにより、その港務局を組織する地方公共団体はその不足額を補てんしなければならない。(第三十一条)

五 港務局は、毎事業年度修了後二カ月以内に、財産目録、貸借対照表および損益計算書を作成し、港務局を組織する地方公共団体に提出しなければならない。(第三十二条)

六 港湾管理者が、重要港湾において、一般公衆の利用に供する目的で、水域施設、外廓施設または繋留施設の建設または改良の重要な工事をする場合には、その工事に要する費用は、国と港湾管理者がそれぞれ十分の五を負担する。ただし、その工事が企業合理化促進法第八条第一項の規定による事業者の申請に係るものである場合において、同条の規定による負担金の額がその工事に要する費用の額の十分の五であるときの国の負担割合は十分の二・五とし、その負担金の額がその工事に要する費用の額の十分の五をこえるときの国の負担割合は別に法律で定める。(第四十二条第一項)

七 港湾管理者が、重要港湾のうち外国貿易の増進上特に重要な港湾で、政令で定めるもの(特定重要港湾)において、一般公衆の利用に供する目的で六に記した港湾工事をする場合には、水域施設または外廓施設については、その工事に要する費用の十分の十までを、繋留施設については、十分の七・五までを、国において負担する

わが国港湾事業の企業性(栗田)

わが国港湾事業の企業性（柴田）

ことができる。（第四十二条第二項）

八 国は、特に必要があると認めるときは、予算の範囲内で、一般公衆の利用に供する目的で港湾管理者のする港湾工事の費用に対し、左に掲げる基準で補助することができる。

（一）特定重要港湾における臨港交通施設の建設または改良の港湾工事については十分の七・五以内

（二）特定重要港湾以外の重要港湾における右港湾工事については十分の五以内

（三）地方港湾における水域施設、外廓施設、繫留施設または臨港交通施設の建設または改良の港湾工事については十分の四以内（第四十三条）

九 港湾管理者は、港湾管理者以外の者の行う工事または行為により必要を生じた港湾工事の費用については、その必要を生じさせた限度において、その必要を生じさせた者に費用の全部または一部を負担させることができる。（第四十三条の三）

一〇 港湾工事によって著しく利益を受ける者があるときは、港湾管理者は、その者に、その利益を受ける限度において、その港湾工事の費用を負担させることができる。（第四十三条の四）

一一 重要港湾または避難港において、一般交通の利便を増進するため必要がある場合において国と港湾管理者の協議が調ったときは、運輸大臣は、予算の範囲内で港湾工事を自らすることができる。この場合、臨港交通施設に係る工事費に関しては、特定重要港湾はその十分の二・五、一般重要港湾はその十分の五を管理者が負担する。（第五十二条）

港湾法が港湾管理の主たる制度として公法人港務局を定めたこと自体は、自主独立の経営体として港湾事業を取

扱ふことになつたが、これが直ちには港湾の経済的存在であることを認めたことにはならない。しかし、その財政の維持方針を示した前記の各条項は、港湾事業をもって公企業体としての性格を明確に表示しているものであり、公企業体である以上は収支均衡を財政原則とすることも当然である。すなわち、その経費を償うために適度の財源を自らの手で調達することの権利と義務とが課されている。

ただし、港湾の建設と改良とに要する経費については、その港が国の利益に関係する程度に応じて、国費が投せられることになっており、この場合も国の直轄工事として施行する場合（第五十二条）と、港湾管理者が自ら施行する場合（第四十二条、第四十三条）とがあるが、避難港と特定重要港湾における特別の場合を除き、いずれの場合も港湾管理者は、国の財政投融资の外に、工事費の一部を自ら出資しなければならぬ。特に、特定重要港湾は単に地方的存在であるよりは、国家的存在の色彩の方が著しく濃厚であるため、その建設工事に対する国の財政投資一〇〇%の規定もあるわけであり、その他の一般重要港湾は特定重要港湾よりも地方的色彩が濃いため、これに対する地方負担分が高くなつてゐるのである。また、国共同出資は古くからの慣習でもあり、冒頭にも述べたように、戦前の重要港湾の管理は国の手にあつたといへ、各重要港湾の現存の諸施設はそのほとんど全部が各地方公共団体の概ね半額出資によつて出来上つたものがある。ただ、当時は国の工事に對し地方負担の形をとつて、主従が港湾法の規定と逆になつていただけで、国共同出資ということは現行規定と實質的に變りはなかつたのである。

港湾法において、港湾の管理主体を港務局または地方公共団体と定めても、現実には、ほとんど全部の港湾は地方公共団体が単独で管理者となつており、港務局が管理者となつてゐるのは、今のところ新居浜港が一港あるのみであり、また、組合管理港は名古屋港、境港および北九州港の三港である。このように、折角始めは進歩的構想と考へて立案された港務局制度が、現実において不振なのは、当該地方公共団体が直接に管理したいという意欲に基

わが国港湾事業の企業性(柴田)

ずくものではあるが、さらに港務局制度によると、その地方公共団体から独立した公法人であることから、財政上一応は独立採算制をとることになっており、(一)そのため従来から赤字財政である港湾事業について経営上の不安があること、(二)これにより港務局が法的に債券を発行し得ることになってきているけれども、現実には返還能力に欠けるところがあり、地方公共団体の公債に頼る方が無難であると思推されたこと、(三)港務局が地方自治法上の地方公共団体でないために、その職員には地方公務員の共済制度が適用されず、地方公共団体との間で人事交流が困難であること、(四)地方公共団体に比し税法上の優遇措置が不足していること、が港務局不振の主たる原因であると考えられる。

新居浜港が独りこの制度を採用しているのは、新居浜港はもとも別子銅山の経営者である住友系会社の私設港であったが、港湾法施行と同時に重要港湾に指定され、かつ地方公共団体である新居浜市に移譲されるはずのところ、民間の発言権を十分に認める制度である港務局を設置したものであって、前述の支障とはほとんど無関係だからである。これにより、多額の国費が投せられて建設工事が進められ、わが国では唯一の自主自営の港湾として注目されている。

地方公共団体が単独に、または組合組織により港湾を管理する場合には、地方公営企業としてこれを経営するのが港務局立法の精神から推して望ましい体制ではあるまいか。しかし、港湾の多くは地方公共団体の一般会計の中で一款項目として取扱っているけれども、少くとも特定重要港湾については本来的に公営企業として経営されるべきであることは、港務局に準ずべき体制として当然と考える。しかるに、現実には港湾事業を公営企業として実施しまたは少くとも明確に公営企業と認識して管理に当たっている港湾はまだ見当たらない。公営事業として管理に当たっているのは当然であるが、これを企業として独立採算の体制をとっている港湾はまだ一つもない。公営企業とすれ

ば、地方公営企業法にしたがい、(一)常に企業の経済性を發揮し、かつ公共の福祉を増進すること、(同法第三条)
 (二)特別会計としてその経費はその経営に伴う収入をもって充てること(同法第十七条の二)、(三)地方公共団体はその一般会計からその企業の特別会計に対し、補助(特別の場合に限る)、出資、長期貸付を行うことができること、(同法第十七条、第十八条) (四)収支の明細を明らかにし、資産、負債の異動および内容を明らかにすること(同法第二十條)が要請される。

港灣事業がまだ公営企業化していない主たる理由は、(一)国家管理を離脱してからまだ日が浅く、地方公共団体は従来の管理体制から脱けきれないこと、(二)その財政が收支均衡の状態に遠く及んでいないことが挙げられるけれども、特に、(三)他の公営企業と異り、莫大な国費が港灣の建設、改良に投入されている事實は、その建設、改良の部分についての財務上の取扱いに問題を残していることも重大な理由であろう。さらにまた、(四)特に特定重要港灣の港灣事業は他の地方公営企業と異り、単なる地方的存在ではなくて、国家的存在である事實から、地方公共団体の管理下にある港灣とはいえ、数多くの国家機関が存在し、理論的には管理業務と見られる各種業務を執行している。たとえば、外国貿易船の入港予報、錨地指定、出港許可は運輸省の港長が受理執行し、入港届、貨物の輸出入検査等は税関が行い、動植物の検疫は農林省の検疫所がこれを行い、人の出入国は法務省の出入国管理事務所が行い、港灣荷役の労使関係事務は労働省関係の公共職業安定所と運輸省の地方海運局とがこれを行っているなど、港灣管理に介入している国家機関はその数が極めて多い。また、港灣事業のうち、最も企業的人格をもっている倉庫、荷役は一切が民間事業に委ねられており、港灣管理者はこれらに手をつけることは港灣法によって禁止されているばかりでなく、これら業者の認可権も監督権も持っていない。このため、港灣管理者である地方公共団体の仕事は主として港灣施設の管理に止まり、仮に公営企業と見ても、港灣経営の一部分を業務とするに過ぎない。このこと

わが國港灣事業の企業性(柴田)

わが国港湾事業の企業性(柴田)

が、港湾の存在することから生じる各種収入の大部分が管理者以外の手に渡るばかりでなく、管理行政そのものも極言すればアパートの管理人の権限に類する程度しか認められないような観を呈している。この事実も、港湾事業をして独立の企業体たる性格を鈍らせていることは否定できない。

三 港 湾 投 資

港湾の建設改良に対して莫大な国費が投ぜられていることが、港湾事業の公営企業化について一つの難点となっているけれども、わが国主要八港についてその金額を見ると、第一表の通りである。

昭和三十八年度における主要八大港(特定重要港湾)に対する国費の投入は概算二割二分で、各地元管理者七割八分を投資していることになっているけれども、その投融資額の金額と性格とについては各港それぞれ区々である。第一表に見るよ

第1表 港湾に対する投資額

昭和38年度

単位 100万円

港 名	国庫負担額		管理者負担額		合 計
	全 額	償却資産	全 額	償却資産	
東 京	2,329	1,396	47,960	8,707	50,289
川 崎	3,125	1,442	13,169	1,942	15,294
横 浜	7,556	6,314	13,857	5,151	21,413
名 古 屋	5,755	2,226	22,489	6,825	28,244
大 阪	6,237	4,301	33,072	10,714	39,309
神 戸	15,696	15,190	11,083	8,862	26,779
下 関	987	367	4,061	575	5,048
門 司	712	712	2,847	720	3,559
計	41,397	31,948	148,538	43,496	189,935
％	21.8		78.2		100.0

(註) 1. 償却資産は外廓施設、水域施設等の基本施設を除いた港湾施設で全額の内訳である。

2. 運輸省港湾局調査

うに、最も多額の資本的投資を行っているのは東京港であるけれども、これをほとんど管理者である東京都が負担しており、次位三位の大阪港、名古屋港も同様に管理負担が大部分を占めている。これに反し、神戸港は資本的投資総額では第四位に止まっているけれども、国庫負担額は八港のうちで最も多い。しかし、投資の対象は、神戸港は大部分が償却資産、すなわち建設した施設から経常的に使用料等の収益が得られる資産（機能的資産）であり、その他の港では投資の対象は基本施設（公益施設でもあり、無収益の資産でもある。）がその大部分を占めている。すなわち、基本施設に対する投資が多いということは、港湾地水域の構造自体に改良を要するという意味であり、償却資産に対する投資が集中しているということは、港湾の構造自体は一応完備して、生産的施設の増加に力を注ぐという体制を意味している。もちろん、基本施設といえども、これ無くしては収益施設も利用度が高まらず、また収益の増加も施設使用上の安全円滑も期することができない。これは、あたかもホテルにおけるロビーや廊下のような役割でもあり、また工場における空地のように直接には生産に参与していないけれども、直接生産要素たる機械、労働などの活用のためには不可欠の設備であるのと、その意味は似通っている。

港湾が公営企業たる体制を整えんとするならば、基本施設に対する国庫負担は港湾が国家的存在でもある以上当然であるとしても、機能施設に対しては港湾管理者の負担において施工されるのが本然の形であるべきであろう。しかるに、主として管理者収入の財源となるべき機能施設に対しても国家は昭和三十八年はおよそ三百二十億円を負担しているが、この殆ど全額は、将来に亘って償却しなければならぬ金額である。しかも、その約半分は神戸港に投せられている。この事實は、先ず各港の国庫に対する寄与の度合が考慮されており、その上にさらに管理者の政治力が加わって、このような結果を生んでいるものと理解できる。

第二表は、昭和三十八年度に運輸省からの委託研究「港湾のもたらす経済的利益に関する調査研究」の一部をな

わが国港湾事業の企業性（柴田）

すものであるが、これは調査対象となった港湾において、港湾利用者から直接支払われた諸税、公課、使用料、サービス料、荷役料その他の合計金額を、各収納者別に分類した統計である。

すなわち、神戸港においても名古屋港においても、民間収入が断然多いことは、貿易に直接関与しているのが民間業者であることから当然であるが、国が輸入貨物に課する関税や入港船に課する屯税が、神戸港で総収入の約四割に当る二百八十億円に及んでいる事實は、国が港湾の存在により如何に多くの歳入を獲得しているかを物語るものであり、これに反し、港湾管理費の財源である管理者収入が僅か〇・一割乃至〇・三割であつて、如何に少いかということも示されている。横浜港についても同様の調査がなされる筈であつたが、右二港の場合とは調査方法に異なるところがあり、総収入額を求める過程によらなかつたがために詳細は不明であるけれども、関税収入が三八、

第2表 港湾における経済活動から生じた直接収入

昭和37年度

単位 100万円

	神戸港		名古屋港	
	金額	%	金額	%
I 民間収入	42,443	58.8	14,001	77.0
1. 船舶運航関係	23,196		3,336	
2. 船内荷役関係	4,525		2,007	
3. 貨物関係	14,722		8,658	
II 国の収入	28,704	39.8	3,707	20.4
4. 税関収入	28,467		3,669	
5. その他	237		38	
III 管理者収入	1,021	1.4	508	2.7
6. 施設使用料等	1,021		508	
IV その他	23		—	—
7. その他	23		—	
総計	72,191			

(註) 1.2.3.のうち管理者収入となる部分は除いて、これを6.に合算。

七六〇百万円で神戸港のそれを上廻わっていることから見て、横浜港でも国の収入が断然多いものと推測できる。右は昭和三十七年度の統計によつたのであるが、その後国の収入は年々著しく増加しているから、国が港湾で得られる歳入は、神戸港も横浜港も各々三、四百億円を下らないのが常態ではあるまいか。この程度の歳入があるとなれば、国が前掲の八港湾全体に対し、如何に巨大な財政投融资をしても、国の利するところは他の如何なる財政投融资に比べても、比較にならぬほどに大であるといえるであろう。この反面に、港湾管理者がその港湾の企業性を確立することは、公債、借入金等の元利払を勘定に入れると、如何に困難であるかは、その港湾の經常収入の小さいことから見て十分に諒解し得ることと思う。

四 港湾の經常収支

港湾の管理に関する經常経費は、その港の管理者の經常収入をもって賄うべきことは、法人である港務局ばかりでなく、その規定が準用される地方公共団体直営の港湾事業でも原則とすべきであり、經常収支の均衡こそその財政の基準となすべきであろう。管理者の収入は、繫船岸壁、繫船浮標、上屋、引船、はしけ、荷役機械、給水、用地、屋室、水面、厚生施設等の管理者が所有し管理する諸機能施設の使用料や滞船料、通航料、土砂採取料などが主たる財源となっている。また、管理者は經常支出は、一般事務費（港により一般港湾費あるいは港湾管理費などとも唱え、港湾部局の人員費、庁費を主とする経費）、諸事業費（前記諸機能施設の維持運営費）、福祉厚生費、公債費などで構成されている。収入、支出ともに港により各項目の軽重が著しく異っており、たとえば、神戸港では上屋使用料、岸壁使用料、用地占有料の三項目で全収入の約二分の一を占めており、名古屋港においては引船使用料と上屋使用料とで全収入の二分の一を超え、岸壁使用料は全収入のわずか一割にも満たない。すべて各港の構造と

わが国港湾事業の企業性（柴田）

第3表 主要八港の經常収支

昭和38年度

単位 100万円

港名	經常 収入 (A)	經常支出(B)					A-B	$\frac{A}{B}$
		管 運	理 費	公債 利息	償 却費	計		
東川	379	419	37	319	775	396	49.0%	
京崎	176	106	48	85	239	63	73.3%	
横浜	406	634	231	88	953	547	42.6%	
名古屋	565	652	288	316	1,259	691	45.0%	
大阪	773	461	582	414	1,457	684	53.0%	
神戸	833	440	270	241	951	118	87.6%	
下関	32	24	9	19	52	20	61.0%	
門司	85	102	39	21	162	77	52.6%	
合計	3,249	2,838	1,504	1,503	5,845	2,596	55.6%	

わが国港湾事業の企業性(柴田)

(註) 運輸省港湾局調査

機能の特殊性によることである。

今、特定重要港湾八港について、經常収支勘定を見ると第三表の通りである。ただし、第三表の収入は、施設使用料とサーピス料だけを含み、支出のうち管理費には人件費、庁費、事業費を含んでいる。

第三表を見ると、先ずこの八港のうち經常収支において均衡を得ている港は一つもないということである。やや均衡に近い財政状態を見せているのは、神戸港と川崎港であり、後者は管理規模が比較的に小さいために管理費が割合に少なくて済んでいることによるし、前者は財源が他港に比して豊富であることが最大の原因である。いずれにせよ、經常勘定における赤字は、多い港で五〇%を超え、少いところでも一二%を超えている。換言すると、赤字の多い横浜港ではその經常収入をもってして支出のわずか四三%程度しか充たし得ず、財政が最も好調とみられる神戸港でさえ八八%程度であって、均衡財政にはまだ達していない。これらの不足額は、主として都府県市の一般会計から繰入金の形で補充され、時には国庫補助金、借入金等の一時的収入をもって充てる場合もある。

以上は、主として八特定重要港湾についてのみ観察したが、その他の重要港湾はこれらよりも遙かに財政状態が悪く、たとえば広島港のごとく経費のわずかに二〇%しか収入を得ていないという港さえある。

要するに、わが国では企業体制をもって経営できる港湾は一つもなく、独立採算を建て前とする公営企業体には程遠い財政状態にあるものといえる。独り神戸港だけが近き将来を期待されるだけである。神戸港のこの成果は、神戸市が管理者となつて以来、長年にわたつて港湾の企業化に関心をもち、財源となる諸施設の増設に力を注ぐとともに、規制下にある港湾料金の適正化にも努めた結果であらう。

わが国の港湾事業を、従来通り公益事業視して経営して行くというのならば、始めから問題はない。しかし、少くとも外国貿易に従事する特定重要港湾を諸外国の港湾並みに公共企業化しようとするならば、各港湾ともその経営財政の面で大改革を行わなければならない。すなわち、

一、前述のように、国が港湾活動から得る歳入の莫大なことに鑑み、港湾の建設改良費のような臨時費については、港湾管理者の負担分を経営難にならぬ程度までに引下げるために、国の財政投資を増加する必要がある。第三表を見れば明らかなように、公債利子と償還費とを除いた管理運営費だけで經常収入と比較すれば、八港のうち川崎港、大阪港、神戸港、下関港の四港はすでに収支均衡を超えて収入超過となつており、他の四港も著しく均衡に近づいていることを知るのである。故に先ず、港湾の建設改良工事に対しては国の財政投資を大巾に増加して、地方公共団体の負担を軽くすることが第一の条件といえよう。水域施設および外廓施設については、すでに港湾により特定重要港湾には一〇〇%の国費を投ずることができるようになっているけれども、その他の施設についても、貿易量の増加促進を通じて国の歳入も比例的に増加するのであるから、最大限の国費投入を惜しむべきではない。

わが国港湾事業の企業性(柴田)

わが国港湾事業の企業性(柴田)

二、各港湾は管理者収入の財源となるべき施設の増設に極力努むべきである。新設はもちろんのこと、既設の国
有、民有の施設の移譲、買収を受けて財源の確保に乗り出すべきである。

三、港湾諸施設の使用料やサービス料などの料率を、海外の例を標準として適正化すべきである。現在、わが国
の港湾に出入する貿易船の大半は外国籍の船舶である。通商条約と港湾法の規定とにより、内外船舶に差別待遇を
することは許されない事情にあるとはいえ、公益事業時代の名残りである低率料金を外国船舶にまで及ぼす必要は
ない。わが国の船舶に対しては別の手段で負担軽減を考え、港湾料金を企業採算の立場から決定するのが適当と考
える。

四、港湾管理者は新財源を開拓すべきである。港湾法第十三条で民間事業との競合を禁止していることは、権力
をもつ地方公共団体の活動を規制した民主主義立法であって、これを冒すことは許されないが、民間の手の及ばな
い新規の施設や事業を案出、設備して使用料、サービス料の新収入源を生み出すことは、管理者として常に心掛け
るべきであろう。港湾の企業化には矢張り企業精神が伴わなければならないという意味である。

五、港湾事業の経営面の合理化を促進すべきである。第三表を見ると、管理運営費の著しく多い港湾がある。神
戸港の場合を標準とするのは必ずしも適当ではないけれども、神戸港がその挙げている収入額に対して管理運営費
はその約二分の一で済ましている事実と比較すると、他の港ではその収入に比べての管理運営費の割合が著しく多
いところがある。この差異の生じた主たる原因が、人件費の較差にあることは注目し値する。運輸省港湾局の調査
によると、人件費が経常費中に占める割合は、東京港二五・九％、川崎港一八・八％、横浜港二六・五％、名古屋
港二一・四％、大阪港一四・四％、神戸港一九・八％、下関港三〇・八％、門司港二七・八％となっており、大阪
港を例外として、他は概ね第三表の示す赤字の大きさに比例しているように見える。港湾管理局の内部機構につ

いて一工夫を必要とするように思われる。その他、管理、運営の面で経費を節約できる部分が相当にあると見られ、従来のような官庁式の放漫な経営経理は、企業体制を採る上からは許されないこととなる。

(昭和四十一年一月稿)