

を数値化し、連結決算書（あるいは概念図）を作るのもおもしろいだろう。

3 一 港湾収支と港湾行政

① 港湾管理者財政収支状況等

ここで、もう一度原点に戻り、数字で港湾行政の収支を見ることにしたい。

運輸省港湾局が取りまとめた平成三年度の調査報告書によると、主要八港の官庁会計方式による歳出合計約三千八百五十億円（管理費六百九十億円、施設整備費二千四十億円、公債償還費七百五十億円等）に対する特定財源（港湾収入一千三百十億円、国庫負担金二百七十億円、公債七百四十億円等）は、約三千四百十億円で、一般財源約四百四十億円を繰り入れ、収支尻を合わせている。

本港も（港湾整備事業費会計を含む）、歳出約六百八十億円に対し、特定財源約五百七十億円、一般財源約百十億円となっている。

同じく、企業会計方式収支表によると、八港の経常収益約八百四十億円に対する経常費用は約九百九十億円、収支比率は百十七と、経営状況は良くない。本港も、経常収益約二百億円、経常費用は約二百四十億円、収支比率百二十三となっている。四年度はこれが百三十九となり、経営状況は悪化している。

「収支赤字の原因としては、①使用料その他の収入が少ない、②利子の負担が大きい、③人件費その他の管理費のウエイトが大きい、④減価償却費が増大している、などがあげられる。特に、公債利子と減価償却費は、年々増加して巨額となっていきているが、それに

見合う収入が得られない状況である。また港湾施設の運営に関して公共性との関連もあり、これが財政収支の改善を難しいものとしている」（市来清也「港湾管理論」）

このような収支赤字の状況は従来から続いており、昭和四十年には、港湾審議会が、国庫負担の引き上げ、料金の適正化や料金体系の再検討など、管理者財政の基盤強化のための諸施策を提言（運輸大臣に答申）している。いずれにしても、港湾管理者の財政問題は、構造的要因をほらみ、古くて新しい困難な課題である。

② 港湾行政の特殊性

ここでまず、港湾行政の一般行政との違い、変化を整理したい。

① 歴史的経緯から、整備主体として、本市以外に国（直轄工事）及び埠頭公社があること（民間については触れない）

② 施設利用者が、市民利用施設は別にして、船会社であり、港運、倉庫会社など関連業界であること

③ 投資効果を高めるため、ユーザー確保が至上命題であること

④ このユーザーは、利用港湾を経済原則に従い選択すること

⑤ したがって、使い勝手の良い港づくり、的確な需要見通しに沿った先行投資が肝要であること

⑥ 近隣港湾との間でユーザー誘致競争があり、いわゆるポートセールス活動が不可欠であること

⑦ 近年行政効率を高めるため、民間活力（資

本）を積極的に導入し、新たな事業展開を図っていること

海の公園・八景島の例（埋立事業会計）のほか「横浜航空貨物ターミナル」「横浜港国際流通センター」「横浜ベイサイドマリナー」の設立、出資等

⑧ 投資効果が（本港の経済圏）が市域外に及

表一 5 港湾費とその主な特定財源の経年変化（当初予算ベース）

（単位：百万円）

年度	1983(S58)	1988(S63)	1989(H元)	1990(H2)	1991(H3)	1992(H4)	1993(H5)
港湾費	26,524 (100.0)	29,726 (112.1)	31,700 (119.5)	42,547 (160.4)	47,616 (179.5)	35,582 (134.2)	45,195 (170.4)
内							
港湾管理費	4,438 (100.0)	5,902 (133.0)	6,422 (144.7)	6,570 (148.0)	6,491 (146.3)	6,856 (154.5)	7,281 (164.1)
港湾整備費	22,086 (100.0)	23,824 (107.9)	25,278 (114.5)	35,977 (162.9)	41,125 (186.2)	28,726 (130.1)	37,914 (171.7)
主な特定財源							
港湾費	1,738 (100.0)	1,531 (88.1)	1,967 (113.2)	2,297 (132.2)	2,577 (148.3)	2,420 (139.2)	2,333 (134.2)
国庫負担金	8,375 (100.0)	9,771 (116.7)	10,630 (126.9)	11,997 (143.2)	12,173 (145.3)	12,860 (153.6)	12,593 (150.4)
港湾債	18,389 (100.0)	16,509 (89.8)	12,810 (69.7)	24,542 (133.5)	27,253 (148.2)	18,987 (103.3)	25,488 (138.6)

個々の特定財源の経年変化を見るため調整後の数字となっている。

・1988(S63)から1991(H3)までの港湾費国庫負担金は、NTT・B事業債(1,887百万円)を含めた数字(港湾債から同額控除)。

・1993(H5)の港湾費国庫負担金は、NTT債償還元金(167百万円)を控除した数字。

・なお、臨特債については、そのまま(港湾債)としている。

ぶこと

⑨市民のウォーターフロントへの期待にこたえ、魅力ある港づくりを進めるため、非(低)収施設への投資が増えていること

以上のような特徴を持ち、制度的制約を前提にすると、前段に述べた港湾管理者財政の好転は、非常に困難に思える。

当面、料金収入の大幅増収は見込めない。効率的港湾経営を心掛けたとしても、経費は増大する。長期的に整備を進める南本牧ふ頭への投資回収は、かなり先になり、臨港幹線道路に収益性は期待しにくい。港に寄せる市民ニーズは、今後も広がっていくだろう等々。

個々の施設利用の対価は、ユーザーから料金として徴収するが、泊地を除く水域施設と外かく施設の利用に対しては、料金を徴収できない(法四四條)。臨港道路や緑地、泊地についても料金徴収は事実上困難である。入港料や環境整備負担金が、これを補完しているとは到底言えない。

一方、従来港湾は、一般道路と同様の社会的公共物との観念があり、料金は低率であるべきだとする考え方があつた。更に円高によって、他の極東港湾に比べ割高となつたわが国の港湾料金(この場合民間料金を含む)を見直すべきだ(さもないとメインポートから外される恐れがある)との意見もある。

現状では、この自主財源拡大に大きな期待がかけられない以上、港湾にかかわる国庫補助負担率の引き上げや国税の還元を厚くすることを望みたい。前に述べた港湾による収収等への貢献は別次元の話である。

また、港湾に都市的・市民的機能が付加さ

れてくるとますます収支状況は悪くなる。これに対する一般財源の税収(負担)は当然のことであろう。

4 一結びにかえて

「ぶらじる丸」だか「さんとす丸」だったか、大さん橋で移民船に小学校の同級生を見送った。昭和三十三年、四年頃である。接収地も多く未だ貧しい時代だった。しかし、溢れるテープは人の情けをつなぎ、港は人の心の行き交う所であった。同じ頃、根岸湾の埋め立てが始まった。海の喪失感と共に、広漠とした埋立地に高度成長の足音を子ども心に聞いたかもしれない。漁業を営んでいた私の身近な人々も、新たな転身を図っていた。

今家から、根岸湾工業地帯の向こうに南本牧の現場が見える。サンドコンバクション船の打設機が林立する。航行する大型コンテナ船は、ひとときわ力強くエネルギーに見える。休日には小さな白帆も浮かぶ。

現在、大さん橋は百年の歴史を閉じ、新たに生まれ変わろうとしている。南本牧ふ頭は、横浜港の新たな活力を担う最新鋭ターミナルとして、着実に整備が進められている。本港は、時代を敏感にキャッチし、変貌を重ねていく。

今まで財政的視点から、本港を眺めてきた。歴史の変遷の中で、港湾法成立という大きなエポックを経て、整備運営主体は変化し、港湾機能もまた変化してきた。

港の建設管理運営コストは誰が負担すべきなのか。港湾整備事業に企業性が期待されて

いる以上、ユーザー負担が第一義であり、次に管理者である本市であり国である。負担率は、本港が寄与する機能の変数ともいえるが、現実はそのなっておらず、詳細な分析を待つとして、本市の負担が大きいように思える。今後の改善に期待したい。一方本市は、サービス提供者としてコストパフォーマンスに根ざし、経営感覚・時代感覚を研ぎ、港湾機能向上発展に専念していかねばならない。

「外国人は毫も租税を出すに及ばず、条約上許せる居留地に在ては何等の法律にも服従せずして可なるやう成り居れり。日本は海岸に灯台を設け、浮標を置きたる為に五百万弗を費し、且之を保存せん為に年々二十万弗を支弁せり。然れども外国船の日本の港湾に入りするもの一も之に向て其費用を払ふこと無し」。これは明治二十二年、東京日日新聞に載つた横浜港に関する記事だという(司馬遼太郎「街道をゆく」)。港湾に財政問題は付き物のようである。この不平等条約時代の居留地貿易から自由貿易へ、更に震災・戦災の克服と、横浜市民は先達のたゆまぬ努力と業績に強い誇りを持つ。

町おこしのシンボルに、観光の拠点に、と更にさまざまな思いを込め、このところ城の復元ブームだという。横浜はア・プリオリに港があり、ここに夢を託したい。拡散解体する現代社会にあつて、横浜市民の求心性・方向性のシンボルとして、また市民生活に深く結び付き、独自の港湾文化を創造発信する豊かな空間として、横浜港のポテンシャルは大きい。

△港湾局経理課長補佐経理第一係長▽

表一 6 企業会計方式収支表

港名	収益				費用				経常収支				純収支		港名		
	営業 収益 A	営業外 収益 B	経常収益 C = A + B	特別収益 D	計 E = C + D	管理費	減価償却費	営業費用 小計 F	営業外 費用 G	経常費用 H = F + G	特別費用 I	計 J = H + I	収支 C - H	率 H × 100		収支 E - J	率 J ÷ E × 100
東京	9,662,848	73,119	9,735,967	19,406,433	29,142,400	7,070,384	3,610,074	10,680,458	2,837,025	13,517,483	282,035	13,799,518	△ 3,781,516	139	15,342,882	47	東京
川崎	2,125,636	65,087	2,190,723	21,944,171	24,134,894	2,578,764	1,951,025	4,529,789	2,579,197	7,108,986	6,208,347	13,317,333	△ 4,918,263	325	10,817,561	55	川崎
横浜	19,556,264	75,007	19,631,271	3,739,272	23,370,543	9,889,837	4,595,238	1,485,075	9,668,939	24,154,014	37,596	24,191,610	△ 4,522,743	123	△ 821,067	104	横浜
名古屋	14,384,542	332,413	14,716,955	0	14,716,955	8,584,048	3,857,921	12,441,969	2,196,729	14,638,698	24,035	14,662,733	78,257	99	54,222	100	名古屋
大阪	14,286,581	2,649,612	16,936,193	256,846	17,193,039	8,592,559	3,912,219	12,504,778	4,074,050	16,578,828	856,909	17,435,737	357,365	98	△ 242,698	101	大阪
神戸	14,516,158	1,244,651	15,760,809	0	15,760,809	8,693,183	2,694,259	11,387,442	4,065,788	15,453,230	58,303	1,511,533	307,579	98	249,276	98	神戸
下関	847,310	198	847,508	9,137	856,645	615,080	394,518	1,009,598	377,154	1,386,752	12,854	1,399,606	△ 539,244	164	△ 542,961	163	下関
北九州	4,492,171	71,424	4,563,595	93,340	4,656,935	2,167,275	1,945,100	4,112,375	1,736,036	5,848,411	126,682	5,975,093	△ 1,284,816	128	△ 1,318,158	128	北九州
計	79,871,510	4,511,511	84,383,021	45,449,199	129,832,220	48,191,130	22,960,354	71,151,484	27,534,918	98,686,402	7,606,761	106,293,163	△ 14,303,381	117	23,539,057	82	計

但 減価償却費の上取の数字は、国庫負担金等管理者以外の者が負担した分にわかる償却費を含んだもの。

(単位：千円)