

## 講 座

### 港 湾 計 画 論 (Ⅶ)

正 員 東

寿\*

#### 7. 企業経営的考察による港湾施設計画

(2) 方法論の展開——前節に述べたところによつて、『企業経営的考察』の意味が明らかとなり本論における港湾施設計画の方法論の範囲も自ら定まつてくる。すなわち、

- a. この施設計画を計画するものは、港湾管理者—港湾法に定める地方公共団体である。

私企業が自己のためにする施設計画は、本論の範囲の外にある。

- b. この施設計画は、管理者が公企業として経営している港全体経営の企業的发展のためのプランであつて、その目的とするところは取扱貨物量の増大および港湾諸掛りの低廉化にある。管理者のこの場合の計画にぶつかる態度のなかに、公共統制の一つの手段としての考え方が含まれていることは言うまでもない。

- c. この施設計画が企業的发展のためのプランであるからには、管理者はたてまえとして、施設を対象とするだけでなく、この施設によつて提供される役務の対価を収入とする企業を考えることとなり、この施設計画は管理者がこのような企業を行うための付帯施設の計画となる。

- d. この企業の形態は公有公営の公企業であることがたてまえとなるが、法第 13 条に規制しているように民業圧迫のおそれがあるとか、純行政経営では非能率であるとか、資金獲得上民間資金による必要があるとかそのほか現地の特殊事情によつて所有（建設）と経営とを切り離して、所有については、管理者が自らこれを建設するか、民間に建設させて賃貸借するか、公私共同出資によりこれを建設するか、経営については狭義の公企業の形態をとるか、公私共同企業形態によるか、民間にその経営を賃貸借委任するか、民間にその施設の一部を賃貸借して公益統制するか、具体例について以上をいろいろと組み合わせて適切な企業形態を選定する。

- e. 企業の形態によつて、その資金獲得の手段も自

ら定まる。外かく施設、水域施設、緊留施設、臨港交通施設は、原則としてできるだけ国庫の負担を得て公共事業費により管理者が自らこれを建設する。その他の施設は、管理者単独の費用により管理者が建設するか、公私共同出資により公私共同企業がこれを建設するか、あるいはこれらを組み合わせて適切な資金計画をたてることとなる。

これを要するに、この施設計画が港湾管理者が行うその港全体経営の企業的发展のためのプランであるからには、ただ施設を建設して一般の利用を待つと言う態度ではなく、誰がどのようにしてそれを使うかを明らかにして計画しなければならぬ。企業的に表現すれば、誰を顧客としてどの貨物を企業の対象とし、どのようにして集貨し、その施設とそれに付随するどの範囲の役務をサービスするか、従つてそのための企業形態、経営組織、経営計算などが、その施設の建設計画、資金計画とともに明らかにされなければ、前に述べた「ありうる貨物」を「ある貨物」とすることはできないと思う。

このような努力は、とりたてて言うまでもなく私企業が自己のための施設を計画しようとする場合に当然行われていることであつて、『企業経営的考察』は、管理者が施設を計画するときに、私企業における同じような態度で計画にぶつかなければならぬと主張しているにすぎない。ただここで注意しなければならないことは、この企業は管理者が港全体の發展のための公益統制の一手段として行うものであること、またその結果として強い独占の性格をおびるものであることから、次のような点において私企業と自ら区別されなければならない、すなわち、第一にこの企業は本質的に単に利潤の追及のみを目的とする収益主義的企業ではないことである。自足経営であればこれにこしたことはないが、赤字経営であつてもその目的とする港湾取扱量の増大あるいは港湾諸掛りの低廉化を図ることができれば充分であると思う。第二にこの企業がいたずらに他の民業を圧迫するものであつてはならないことであるが、これは公益と言う立場にたてば、公私共同企業、経営賃貸借委任などの方法によりその妥協

\* 運輸省第三港湾建設局次長

点を見出すことができよう。第三にこの企業の計画にあたって国全体の公益の立場から他の港湾とのいたづらな競合を規制されると言うことである。これは、その方法論に「国土計画または地方計画的考察」を導入することによって解決できると思う。

さて以上の記述によつてほぼ方法論の範囲を明らかにすることができたので、ちょうどある生産工業において工場あるいはプラントの建設を計画する場合に準ずるものとして、以下その計画方法論を展開することとしよう。

a) まず管理者は、その港全体の企業的発展のためのプランとして何を、どの場所に、どのような対象について計画するかを、前章までに述べた立地論的、国土計画または地方計画的、都市計画的考察によつて明らかにする。

すなわち、立地論的考察によるその港の諸現象分析によつて、その港全体の企業的発展のプランとしてどのような施設を計画すればよいか、どのような企業の種類が考えられるか、またその企業の形態は何か適切であるか、つまり企業的発展のプランのポイントを見出すことができる。前に述べたように立地論は現象分析の方法論として一般的に価値のあるものであるが、港湾についても例えばある港の慣習指向において、本船が入港してからの港湾地帯（港湾区域および臨港地区）のなかの貨物の流れを段階的にトレースすると、その港に特質づけられている港湾機能の組織構成——一般的に商業慣習としてその港の特質となつてきているものを明らかにすることができよう。同様に他の立地因子についても現象分析を行うことにより、どこに企業的発展のプランの適切なポイントがあるかを知ることがまず必要であると思う。

次に国土計画または地方計画的考察によつて、港全体の計画目標が仮定されるので、計画する施設のおよその規模、対象とする船舶、貨物などが推定されるとともに、これによつて国または地方の公益と一致しうる計画とすることができる。この段階の数字は前にも述べたように「ありうる」数字であつて、これを「ある」数字とするには企業経営的考察によらなければならないが、これによつて管理者はおよその企業目標をつかみ、一步一步適切な計画へ近づけることができると思う。

また都市計画的考察によつて、計画する施設的位置および在来施設あるいは将来施設との施設配置上の関連を求めることができる。これは port facilities として重要な計画段階であつて企業経

営的考察の大前提となるものであるから、緻密な計画のもとに土地利用計画、都市計画的制限などの完全実施を施設の計画とともに努力しなければならないと思う。

b) 前項に述べたところによつて企業経営の前提条件となる枠が明らかとなつたので、いよいよ企業経営的考察による港湾施設計画を立案するのであるが、この枠のなかでは、この計画の方法論は私企業が私のためにする計画についてのものとまったく同じであつてさしつかえない。すなわち、

(1) 施設建設後の企業としての経営方式を決定する。前述の枠のなかで企業の範囲、種類、経営形態などを決定する。これによつて計画する施設の種類、計画対象となる船舶・貨物の種類が自ら明らかとなる。たとえば埠頭の場合、terminal operator 方式によることが決まれば、その計画する施設は繫船岸壁、上屋倉庫、荷役機械、臨港鉄道、臨港道路などについて、定まつた船舶、貨物を計画の対象とし全体を一企業者が一括経営するものとして個々の施設能力、各施設の配置を計画することとなる。

(2) 企業経営の目標となる貨物数量を推計する。前述の港全体の計画目標のなかで、この施設を企業として経営した場合に集貨しうる貨物（この施設を通過するのが諸掛りも兼ね、経済的経路となる貨物）の数量を物資別に方向別にできるだけ緻密に推計し、施設計画の目標とする。これは後述の経営計算において企業の規模についてチェックされ、相互に調整される。

(3) 定まつた企業の範囲に必要な個々の設備について、荷役の迅速、諸掛りの低廉、保管信用などにおいて他の港あるいは同じ港の他の施設に負けないように、それぞれの配置、設備能力および建設費を概算計画する。

(4) 企業機構、企業内容、経営計算、資金計画などを含む事業目論見書および設立趣意書を作成する。これによつて施設建設の段階的な完成期日が明らかとなる。

(5) 個々の設備能力および段階的な完成期日によつて、個々の設備の構造単位、工法が定まり、設備設計、工程計画、施工組織などの施工計画を行う。

c) 前項において企業経営的考察による港湾施設計画の要領を述べたが、このような計画態度をとると、その計画設計においていままでの単なる土木的計画とは異なつたいろいろな問題点を生じてく

る。その注意すべき点を二、三列記すると次のとおりである。

第一に、陸上設備の計画されないような埠頭計画——言い換えると誰かどのようにしてそれを使うのかはつきりとしなない施設計画はあり得なと言うことである。これは、逆に埠頭の必要が生じた場合、資金計画および経営計算によつて定まる営業開始日までの短期間に埠頭を必ず建設できるように新たな構造単位あるいは工法が要求されると言うことである。今後の港湾構造物の技術的研究の方向を示すものであると思う。

第二にその港の発展趨勢に応じ、ひとつひとつ新たな施設が計画されてゆく——前につくつた施設が十分に活用されていないのに同じような施設の増設計画は考えられないと言うことである。言い換えるとこれは、ある施設の計画は常に、企業的にみて投資効率、経営効率、運営効率において最大であるように緻密でなければならないと言うことである。今後の施設計画に企業経営学的研究の分野が導入されるとともに、ひとつひとつの設備の設計が経営効率、運営効率の観点から検討される必要があることを示している。例えば岸壁のエプロン一つをとりあげてみても、企業的にこれをみれば、貨物の流れ、貨物の種類、本船荷役の方法、荷崩しの方法が与えられるために自らその巾員が定まり、そのいかんは毎日の運営効率に非常な影響を与え、ひいては企業としての経営効率に及ぶものであることを知れば、エプロンの巾員一つの決定についても新たな方向に今後の研究を向けなければならないことがわかつて思う(エプロン巾員問題——港湾 29 の 9, 30 の 2 参照)。

第三に、投資効率上建設費用についてより強い制約をうけるようになることである。これは、財源獲得上その港の発展趨勢に応じたものであることは当然であるが、企業的にその施設計画をみる場合に、必ず企業経営上必要な最小限のものであること、さらに企業経営的になりたつだけの耐久年限をもつ程度のものであることが要求されるようになることである。今までわが国の港湾行政が主として欧州特に仏、伊に範を求め、従つて設計技術もまたそれにともなつて発達してきたために、重力式岸壁を例として、岸壁に多額の建設費を投ずることを不思議に思わないが、今後はこの意味において思想的に米国の棧橋方式に準じた方向に研究を進めるとともに、(廉く、早く建設する施工方式および施工体制を研究する必要があると思う。

(3) 神戸港第七突堤の建設とその経営——終戦後、大阪港振興株式会社、大阪埠頭倉庫株式会社、室蘭港振興株式会社、倉敷運輸株式会社、神戸埠頭株式会社などの港湾管理者あるいは地元公共団体の支配する特権会社が相次いで設立され、東京港豊洲埠頭、下関港第一埠頭、名古屋港十号埠頭、清水港石炭埠頭などとともに、公私共同企業ないし公有民営の企業形態において各所に問題を生じている。「港湾における公私共同企業問題」(港湾 27 の 10) はこれを公私企業接近化の問題としてとりあげたものであるが、ここでは企業経営の考察による港湾施設計画の具体的事例として神戸港第七突堤についてその新しい埠頭計画(埠頭建設計画および埠頭経営方式)の概要を述べることにしたい。

第七突堤(西側)は昭和 26 年 4 月から 2 カ年計画をもつて着工され、公共事業費 455 000 000 円、安全保障諸費 69 710 000 円を投じ、昭和 28 年 5 月に下部構造(鉄筋コンクリート造棧橋、巾員 50 m、長 200 m)が完成し、上部構造(鉄筋コンクリート造 3 階建上屋倉庫延 6 800 坪、荷役機械その他)は、神戸市が神戸埠頭株式会社と言う資本金 90 000 000 円の公私共同企業会社を設立し、開銀その他の融資を得てその建設および経営を行うこととなり、33 000 000 円を投じ昭和 28 年 11 月完成した。この建設計画は、終戦後の船の減少および駐留軍の突堤接収による揚げ浜不足を補い、外貨貨物量の漸増に備えて港湾の機能を増強しかつ港湾諸掛りの廉い神戸港に復興しようとする一つのテストケースとしてとりあげられたものであつて、その建設計画、経営方式などにおいて在来の慣習とは異なつたものをとり入れたために、随所に種々の問題を生じたものである。

#### a) 新しい埠頭建設計画の考え方

神戸港の第一ないし第六突堤は関税法による事務を行うための公用施設、特に輸入貨物をおもな対象として計画されたものであるから、民間倉庫は本船繫船岸になく、突堤基部の物揚場に面して建てられている。従つて、過去の神戸港内の外貨貨物の流れをみると、輸入貨物のある種類は指定岸壁揚一上屋扱一横持ちまたは回漕一倉庫と言う経路を強制され、その他の輸入貨物および輸出貨物は舷側荷役一回漕一沿岸荷役およびその逆と言う経路をとつている。すなわち、「岸壁上屋、物揚場倉庫」の施設配置および「輸入岸壁、輸出舢」の慣習によつて、輸出入貨物の大部分は舢回漕によることとなり、過去の神戸港は必然的に諸掛りの高い港となつていた。一般に外貨貨物の landing agent (この言葉で便宜的に荷主、倉庫業者の関係を代表させることとする)は特定の民間倉庫業者であるから、転入貨

物は本船から特定の倉庫業者の倉庫へと最も経済的な経路をとって流れる。本船が繋岸されていても沖がかりであつても、landing agent である民間業者の倉庫に最も近い揚げ浜まで舁回漕の経路をとりそこで陸揚げされる。また輸出貨物についても、shipping agent あるいは乙仲業者の関係から、これと逆のコースを辿らざるを得ない。つまり神戸港の外貿貨物の流れの経路は、現在の物揚揚および外貿倉庫の配置において固定して、たとえ新しい岸壁、上屋を建設しても経済的経路とならないので、大部分の貨物はその岸壁、上屋を通過することはないと考えられる。おそらくその岸壁、上屋を利用するものは次のような場合であつて、過去の第一ないし第六突堤の利用統計をみてもその量に多く期待することはできない。

1. 自己上屋を持たない steve dore が D.O. のでないために、ただちに荷主または landing agent に貨物を引渡せないで利用する場合、
  2. 倉庫業者が自己の倉庫スペースが不足したので一時利用する場合、
  3. 関税法による事務の便宜上上屋入れを指定した場合、
  4. 乙仲が自己保有の上屋、舁扱による輸出よりも、岸壁直積の方が有利であると考えた場合。
- 従つて、神戸港において外貿の揚げ浜能力を増強しようとするには、既存の揚げ浜に近い（横持ち費の少ない）場所に外貿倉庫を建設するか、あるいは倉庫を付

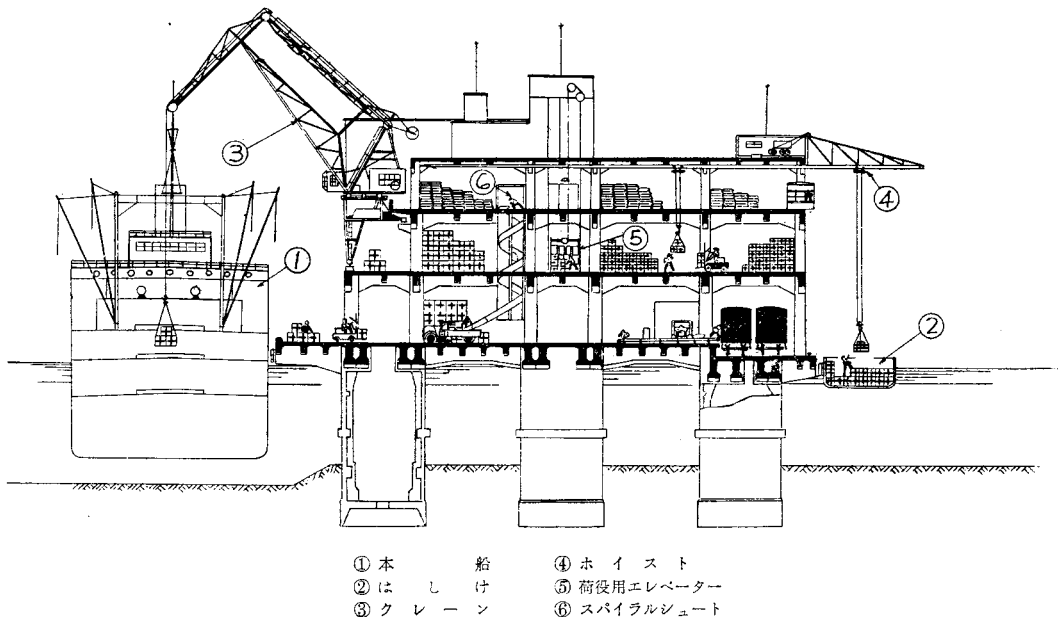
帯した揚げ浜を新しく建設するよりほかに方法はない。前者は港湾諸掛りの高い神戸港に復元するばかりでなくこれにもなる舁増強の問題、建設土地の問題に難点があるので、後者による新しい埠頭形式が採用された。しかもその倉庫は、保管信用の点においても、港湾諸掛りの点においても、他の既存倉庫に劣らない施設であることが条件となつて、始めて神戸港の外貿施設能力を増強することとなるのである。

すなわち、第七突堤は次の諸条件が基本となつて計画された。

1. 第七突堤は、倉庫企業の立場にたつた新しい倉庫建設計画であること、
2. 港湾諸掛りをできるだけ疎くするような施設計画であること、
  - (1) 舁輸出、物揚揚倉庫の原則を破り、輸出入とも上屋倉庫をもつた本船岸壁において繋岸荷役する、
  - (2) 上屋、倉庫を立体的に岸壁線に配置し、貨物が岸壁線に直角に流れるだけで積卸し、荷捌き、横持ち、保管できるように施設配置とする（双子式突堤の採用）、
  - (3) 荷役をできるだけ機械化する、
3. 保管信用のためにできるだけ倉庫設備を完備すること。

図一11 は、この基本方針によつて建設された第七突堤（西側）の断面図である。

図一11 神戸港第七突堤断面図



## b) 新しい埠頭経営方式の考え方

第七突堤は、すでに述べたように実質は棧橋でも上屋でもなく、倉庫業法による倉庫としての施設の建設である。港灣諸掛りを廉くするために本船のつくよう海上に突き出し、倉庫の基礎として棧橋を建設し、倉庫業の一部である荷捌き業務を行うために、また輸出入を同一繫船岸にて行うために倉庫の一部を上屋としたにすぎない。しかしその企業の範囲は、倉庫業、上屋業、沿岸荷役業などの一切の棧橋全体の運営に必要な業を含むこととなり、当然に terminal operator として一企業が棧橋を基盤としその上で諸施設を一体とした「埠頭経営」を営むことが考えられる。実際に第七突堤の設計にあたっては、棧橋、上屋、倉庫、荷役機械などを一体として「埠頭の全体経営」と言う企業経営的観点から貨物が最も経済的に流れ、保管されるような規模と施設配置をとつた。

それでは、いかなる企業主体がいかなる企業形態によりこの「埠頭経営」を営むべきであろうか。これにはまずわが国の社会思潮、社会経済組織の構造のもとに港灣法の立法精神が示すいくつかの経営方式をあげ、そのうちで神戸港の現実に最も適したものを選ぶべきであると思う。

まず港灣法が制定されて、どのような制約が起つていであろうか。港灣法は言わずもがな公物法である。港灣管理者そのものが public そのものであると考えればこそ、その発展に國が共助し、その施設の建設に國が費用を分担する。従つて港灣管理者は、港の開発経営のために、積極的には公共施設を自ら整備し、自ら管理し、自ら運営し（法第 12 条）、消極的には公益の立場にたつて私の行為を規制する（法第 37 条ないし第 41 条）責務をもつては前記したとおりである。すなわち、第七突堤は、港全体経営の企業的发展のためのプランとして、管理者がこれを建設し國もまたこれに共助するものであるから（棧橋は繫留施設としてその工事費の 75% を國が負担している）、積極的には管理者自らこれを経営するのがたてまえであると思う（法第 12 条および第 5 章）。しかし、港灣法は次のようにこれを制約している。

1. 第七突堤全体の経営企業には、倉庫業法、港灣運送事業法による業を含むから、法第 13 条によつて管理者自らがこれを経営することは許されない。
2. 港灣法は、法第 46 条によつて、その工業費を国庫分担または補助した施設が、公共以外の用に供せられることを阻止しようとしていることからみても、第七突堤全体経営の企業内容は公共性を

もつことを前提とせざるを得ない。

3. かりに第七突堤経営を形の上で繫留施設、上屋等の公企業経営と倉庫業経営とに分轄するとしても、第七突堤の岸壁線および上屋を通過する貨物は第七突堤倉庫の貨物が大部分をしめると予想されるので、繫留施設、上屋は第七突堤倉庫の専用となり、公共の用に供していると言うことはできない。

すなわち、第七突堤の上に建つ上屋、倉庫の経営の内容そのものが公共の性格を持たなければならないこととなる。これは民間倉庫業の公益統制と言う形式、つまり公益事業法的な考え方で解決できるように思われるが、公物法である港灣法はそのような解釈を許さない。港灣法の立法精神からは神戸市の公企業をたてまえとするが、前述の諸制約のために問題は必然的に「公企業の私企業体化」の方向に進む。

そこで現在の社会思潮、経済組織の構造のもとで考えられる私企業体化公企業の形態としては、次の二つの方式をあげることができると思う。

1. 公有民営企業——これは、(1) 公有公営を必要とするような社会経済組織の構造および社会思潮の段階において、公共団体が私企業を買収するか、あるいは公企業を創立しようとしたが、その経営を公営とすることは不得策である場合、(2) または長期について収支相償うとしても、設備に多額の資本を要するので、私企業としての成立が困難であるような公益事業を、公共団体が建設し私企業にその経営をなさしめる場合である。

この特質は、いずれの場合も公共団体が設備に対し全額投資をする意思を持つとともに、経営質貸借契約などの手段によつて公益統制ないし利潤の公共に返えることを確保している。

この実例は、東京港の豊洲埠頭において都営によつて石炭埠頭を建設し、その経営を東洋埠頭株式会社に対し質貸借した場合がこれであるが、第七突堤の場合は市が財政上全額投資できないのでこの形態によることはできない。

2. 公私共同企業——これは次のような現実において主張される。

(1) 公共団体が全額出資の意思なく、一部の投資のよつて収益を獲得しようとする積極的意思をもつ場合、(2) 公共団体がこれによつて公企業経営による財政的危険を免れようとする消極的意思をもつ場合、(3) 公共団体がこれによつて公企業につきものである政治と営業との混同をまぬかれようとする場合、(4) その企業経営上最も経済

的な範囲が公共団体の行政部門の範囲を超えるにいたつた場合、(5) 社会主義的な企業統制に対し私企業の抵抗が激しい場合、(6) インフレーション時代のように貨幣価値の急激な下落に対し弾力性ある経営形態を必要とする場合、(7) 公共団体のみでは資本の調達、信用の獲得が困難な場合、(8) 私企業の技術的および商人的経験の利用、私企業者の有する権利の併用などの公営の一時的方便として有利な場合、(9) その他公共団体のみでは企業の不可能な場合。

この特質はその利潤がそのときどきの経済状況に応じ適切な割合で公共に返り得る点にあつて、これは公有民営より有利なところであると思う。この実例は、わが国においても大阪港振興株式会社、大阪港埠頭倉庫株式会社、室蘭港振興株式会社、倉敷運輸株式会社などにみられる。

以上予想される二つの私企業体化公企業の概要を説明したが、神戸市は実際にあつて考えられる数個の方式について検討し、神戸港の現実にも適切なものとして、次に述べるような公益統制の手段としての立場に立つ神戸埠頭株式会社なる公私共同企業体の形態を採用した。これによれば、(1) 公企業の一形態であること、従つて港灣管理者による公共の支配を行うことができること、およびその利潤が適切な割合によつて公共に返還されることによつて公共と言う性格はつきりとなることができること、法的には港灣管理者とは別個の会社であるので港灣上の制約をまぬかれること、(2) 建設投資の点において市財政上有利であるとともに起債による全額出資の場合よりも早期完成の可能性があること、(3) 今後の施設改良の財源として市が施設の所有権を支配し、必要があれば融資の担保とすることができること、(4) 公営より能率的な経営が期待できること、(5) 必要があれば港灣運営に対する公益統制の手段となし得ることなどの有利な点をあげることができるとしている。

#### c) 第七突堤経営の要領

1. 第七突堤の棧橋は国の直轄工事により建設されたものであるから、港灣法第 54 条によつて港灣管理者たる神戸市にこの管理を委託する。
2. 神戸市は、棧橋全体の経営を委任するために、市の支配する公私共同企業株式会社を設立する。
3. 神戸埠頭株式会社は棧橋全体の経営を委託されるとともに、その経営に必要な上屋、倉庫、荷役機械などの諸設備を整備して、港灣管理者に代り terminal operator としての業務を行う (2,3 階の倉庫数は分轄して民間倉庫業者にその経営を賃

貸借することとなつた)。

#### 4. 神戸埠頭株式会社の概要

- a. 事業目的——第七突堤に上屋倉庫を建設し、埠頭施設の管理運営、埠頭業 (上屋荷捌業、倉庫経営の委託、沿岸荷役業) およびこれに附帯関連する一切の業務を行う。
- b. 資本金——90 000 000 円  
内訳 神戸市 (45 500 000 円)  
海運業 (4 100 000 円)  
貿易業 (2 600 000 円)  
港運業 (4 400 000 円)  
倉庫業 (1 900 000 円)  
鉄鋼業 (4 000 000 円)  
金融業 (5 000 000 円)  
個人 (5 400 000 円)
- c. 起業費予算——350 000 000 円  
内訳 出資金 (90 000 000 円)  
開銀、市銀よりの融資 (260 000 000 円)
- d. 役員——社長に神戸市長、監査役に神戸商工会議所会頭が就任している。

(4) 方法論として企業経営的考察の価値——以上企業経営的考察の本質的な問題、計画方法論の展開、具体的事例としての第七突堤の埠頭計画の概要を述べたが、これらの記述を通読すると、港灣法の立法精神が要求する港灣施設計画の最も困難な本質的な問題は、その施設経営に対し港灣法のともに主張する「公共性」と「経済性」との妥協点をどこに求めるかにあることに気づかれると思う。これは概念的に割り切れても、現実にはその時代の社会思潮、その港の特殊事情によつて具体的に非常に困難な問題となつてくる。この企業経営的考察による港灣施設計画に多少とも価値ありとすれば、この問題を「公企業の私企業体化」の方向に方法論的に導いてきたところにあると思う。このほか実施による効果として考えられることを列記してみると、

- a) 埠頭に例をとると、在来の計画はおおむね岸壁および土地をつくる計画を第一段階とし、第二段階として陸上設備の建設を行うに對し、企業経営的考察による埠頭計画は、精密な利用計画のもとに全施設の機能的な施設配置計画、段階的な資金計画、工程計画が同時に実施計画として考えられなければならない。この効果は、主として国、地方公共団体の公共事業費の投資効率を上げることによつて、造つたが使われなくて放置されるようなことは起り得ない、次いで運営効率と言う点に

おいても、最も運営に便利であり、諸掛りを安くするように、施設を配置し個々の設備を計画することができる。

- b) 在来の施設計画は、一般税を財源とする公共事業費の範囲における建設計画である。従つて、管理者はできるかぎり「公共」を拡張解釈し、ぎりぎりの線まで公共事業費を獲得しようとする結果、公共の用と称するにわかわらず特定の者が利益をうけるようなことが多くなり、また国家財政上一定限度におさえられる公共事業費の枠のなかでその配分を争うのでかえつて事業効果のあがらないものとなり、せつかく建設した施設も無為に放置されることが多くなる。これが企業経営的観点に立てば、建設投資、経営管理費と企業収入との収支のバランスを求めようとする努力によつて、建設投資のうちできるだけ公共事業費による国庫分担を獲得する努力はするが、企業のために必要な施設を同時に建設するためにあらゆる資金獲得の手段を考究することが必要となり、今までにない新たな財源を見出すようになる。当然この方法は収支相償うものをまず求めて企業の経営によるものとし、企業的に困難な基本設備だけを公共事業費により建設しようとする方向に進む。この効果は、港灣修築の財源の範囲を拡大し港灣経

営上投資効率の最大を追及する努力が行われることとなる。

- c) 在来の施設計画は国または地方公共団体が公共のために建設するが、その利用については利用したいものは利用せよと言う態度をとり利用をすすめることをしない、従つて、造つても利用されることが少ないか、あるいは利用されるまで相当長い期間が無為に徒費されることが多い。これに反し、企業経営的観点に立てば、なんらかの方法によつて集貨の機構が裏づけされ、利用のための宣伝が行われ、いわゆる港灣販売的経営方法がとられる。この効果は、港灣経営上最大の投資効率、経営効率をあげるものとならう。

## 8. むすび

以上で7回にわたる講座「港灣計画論」を終ることとするが、かりに本論に多少の価値ありとすれば、序説に述べたような私たちの計画に対する態度——思想的なもの——であり、その思想の根拠は民主主義の基礎に立つた港灣法に言う「公共」の精神であると思う。

この意味において、本論に述べたところがいくらかでも多くの港灣計画にとり入れられ、一步一步「港灣計画学」へ近づくことができるならば、非常な喜びである。

## 第5回 IABSE 大会について

国際橋梁・構造工学協会 (International Association for Bridge and Structural Engineering, 略称 IABSE) では第5回大会を 1956 年 (昭和 31 年) 6 月 18~23 日に Lisbon で開催することに決定し、同協会の会員で論文を提出したい場合は下記要項によるようにとの通知に接した。

### 記

- (1) 内容梗概を本年 12 月 31 日までに本部に必着のこと
- (2) 原稿は 1955 年 4 月 15 日までに本部に必着のこと
- (3) 執筆上の注意: (a) 原稿はすべてタイプ 2 通提出  
(b) 図面は墨書、ただし記入文字は鉛筆 (できれば別紙にかく) でかりに記入のこと  
(c) 短い結論を必ず添えること (これは先方で公用語になおす)  
(d) 英, 独, 仏, ポルトガルの各国語のいずれかで書くこと,
- (4) 討 議 題 目 General questions: I. Loading and strength of bridges and structures  
II. Slabs and various curved structures in reinforced concrete  
Structures in steel and light metal:  
III. Welded steel structures  
IV. Structures in steel and light alloys  
Structures in reinforced and prestressed concrete:  
V. Special problems of reinforced and prestressed concrete  
VI. Practice of reinforced and prestressed concrete

注意: 論文を提出される方は IABSE に入会せねばなりません。その手続等は日本学術会議内橋梁・構造工学研究連絡委員会または当学会橋梁構造委員会に御世話いたします。原稿は直接本部に送つても差支えありませんが、まとめて送つた方が連絡上好都合ですから日本学術会議内橋梁構造研究委員会宛 11 月 30 日までに届けて下さい。