

港湾整備における費用負担と管理者財政に関する一考察

Consideration on Benefit Principle System
and Financial Accounting of a Port Authority in Port Improvement

喜多 秀行*・森脇 宏**

by Hideyuki KITA and Hiroshi Moriwaki

In Japan, the port and harbours is recognized not only as an industrial capitals for transportation and production, but also as an infra-structure giving a base of promotion of the hinterland. Under this recognition, the port and harbours has been improved by public investment. However, the background affecting the financial resources for improvement changes in two points with maturing of the port and harbours. One is the progressive introduction of the benefit principle mainly in improvement of piers, and, another is increase of functions required in the port space.

Taking this situation into account, this study poses some problems on systems in financial resources and accounting in a port authority by reconsidering present systems in relation with changes of the background, and then, shows a direction to resolve them.

1. はじめに

港湾は、輸送活動の基盤としての機能のみならず、工業生産活動の基盤としての機能や都市活動を支える機能をも有している。このように広範な機能を持つ港湾を、政策上の観点からどのように位置づけるかは時代により、また国によって異なる。そして、この位置づけの違いが、港湾の整備に係わる財政面の制度をも規定する。

わが国では、港湾は、単なる輸送もしくは生産のための産業資本としてではなく、国や地域の振興を支えるインフラストラクチャーとして認識された。このため、港湾整備は、政府ならびに地方公共団体の手で基本的に公的資金をもって実施され、その財

政面や組織面においては、経営収支のみならず地域開発や地域振興の戦略としての諸機能をいかに発揮させるかをより重視して港湾の整備を進める体制が整えられてきた。

しかし、港湾整備の進展に伴ってわが国の港湾が成熟の度合を高めるにつれ、港湾整備に関わる財源の考え方は2つの点で大きく変化してきた。

その1つは、港湾整備（主として埠頭用地）に民間資金の導入を積極的に図ってきたことである。これは、利用の効率化の観点から、特定の目的に沿った高度な港湾施設の整備の迅速な整備が要請されたことを直接の背景としているが、このような施設では他の公共施設に比べて利用者や受益者を特定しやすいといった技術的・利用形態的な特性もあって、港湾法制定の直後から受益者負担の考え方を取り入れた制度が他の社会資本の整備に先がけて種々立案・実施されている。

他の1つは、港湾空間において、港湾を整備する

* 正会員 工博 京都大学助手 工学部交通土木工学教室
(606 京都市左京区吉田本町)

** 正会員 地域計画・建築研究所 大阪事務所
(549 大阪市東区石町 1-1)

特定される根幹的施設で公共機関が関与する施設については、費用負担方式（補助・公的融資も含む）が導入されている。また、荷捌・保管施設等の機能施設は原則として起債事業で行われ、専用施設は民間が主体となって整備している。以上の港湾施設と整備方式との対応関係は、表-1に示す通りである。

ここでは、本研究のテーマから、表-1における受益者負担方式に焦点を絞り、それぞれの概要・確立の経緯・考え方等について整理を行い、受益者負担方式を拡充してきた背景（要因）の検討や、今後の課題の検討素材としたい。

2) 受益者負担方式

港湾整備の基本は、一般公共事業方式であるが、整備する港湾施設の性格によっては受益者負担方式を導入して、港湾整備の促進を図ってきている。昭和25年に制定された港湾整備の基本となる港湾法においては、受益者負担の概念はあまり考慮されてはいなかったが、制定の直後から、経済政策・輸送革新・港湾の成熟度等と密接に関連して、受益者負担の諸制度を確立してきた¹⁾。ここでは、これら諸制度の確立の経緯に留意しつつ、時代を追いながら、主要な制度の概要整理を行うものとする。

①産業関連事業（昭和27年）

当時の我が国は、経済自立の達成を目指していた時期であり、重要産業の機械・設備等の急速な近代化を促進するために、昭和27年に「企業合理化促進法」が制定された。この法律による港湾関連の事業が「産業関連事業」であり、企業の合理化のために必要な港湾施設の建設・改良等について、当該企業にその費用の一部を負担させることにより、整備を促進することを狙いとしている。この場合、対象となる企業は、国の経済発展の基幹となる産業に限定している（例えば、石炭・石油・鉄鋼等）。

なお、類似の事業としては、特定の法律に基づく事業ではないが、公共事業による施設整備の早期完成を、企業あるいは港湾管理者が特に要請した場合、事業費の一部を要請者（企業あるいは港湾管理者）に負担させる「特別整備事業」がある。

②特定港湾施設工事（昭和34年）

新長期経済計画（昭和32年）において、輸出貿易の伸長及び工業生産の拡大等を経済政策の柱としていたなかで、海運及び港湾の発展に伴い超大型船・

専用船が登場し、単一品目を大量かつ迅速に取り扱える港湾施設が求められるようになってきた。これらの要請から、昭和34年に「特定港湾施設整備特別措置法」等が制定され、輸出関係の港湾施設、石炭・石油・鉄鋼関係等の工業生産の拡大に必要な港湾施設のうち、重要で緊急に整備する必要のある港湾施設に限っては、特定港湾施設工事として国が直轄で整備することとした。

具体的には、大規模な石油精製工場及び製鉄工場等のための外郭施設・水域施設、あるいは特定の貨物を大量に扱う能率的な専門埠頭（物資別専門埠頭）の整備を特定港湾施設工事により行うこととした。

③外資埠頭公社（公団）による港湾整備（昭和42年）

港湾取扱貨物量の増大とともに、外資におけるコンテナ化の進展及び定期船航路の増加が顕著に進み、コンテナ埠頭及び外資定期船埠頭の整備の促進が緊急の課題となってきた。このため、外資埠頭公団を設立して、当該事業を行わせることとした。事業方式を公団方式としたのは、i)港湾管理者の財政悪化により整備主体として期待できないことと、ii)外資埠頭の効率的運営のためには、外航定期航路の事業者に専用使用させることが望ましいが、従来の方式では対応できないこと、が理由である。

④埠頭整備資金貸付金事業（昭和45年）

外資コンテナ輸送の全国的な展開の中で、事業規模が公団方式ほどは大きくなく、民間事業者にとって適切な規模のコンテナ埠頭の整備に対して、公団方式とは別に、国の無利子貸付制度の導入と、民間資金の活用により、民間によるコンテナ専用埠頭の整備を図ることとし（昭和45年）、名古屋港や北九州港では、この方式が採られた。さらに、中長距離フェリー輸送の著しい進展により、従来の公共事業方式ではフェリー埠頭の緊急な整備が図れず、昭和46年から国の埠頭整備資金貸付金事業の対象にフェリー埠頭も加えることとし、中長距離フェリーの主要発着港にフェリー埠頭公社が設立され、フェリー埠頭の整備が進められた。

なお、事業主体が、コンテナ埠頭は株式会社で、フェリー埠頭が港湾管理者の寄附行為による財団法人の形態となっているのは、コンテナ埠頭の方が、施設の効率的運営のために民間の経営感覚が要求されたのに対し、フェリー埠頭の方は、利用者間の調

整等の港湾管理者に代わって行う機能が要求されたためと言われている。

(3) 費用負担方式拡充の背景

以上のような受益者負担方式が拡充されてきた経緯を踏まえると、制度拡充の背景（要因）としては、当該施設の「公共性」を基本としつつ、次のような要因が働いたものと考えられる。

①緊急性

受益者負担方式を確立させた要因としては、まず第1に、「緊急性」が挙げられる。敗戦後の経済発展に資する港湾施設の整備を緊急に進めるため、まず重要産業の機械・設備等の急速な近代化を図るための企業合理化促進法による「産業関連事業」が確立し、企業の早期整備の要請には、「特別整備事業」を対応させた。さらに、工業生産の拡大に必要で、緊急に整備すべき港湾施設のために、「特定港湾施設工事」が制度化され、また、輸送方式の革新（コンテナ化・フェリー化）に緊急に対応するために、「外貿埠頭公団」や「埠頭整備資金貸付金制度」が創設された。

②効率性

「緊急性」に次いで登場した要因は、輸送方式の変化に対し、一般の公共埠頭における取り扱いでは効率が低いために登場してきた「効率性」である。すなわち、超大型船・専用船の出現に伴い、単一品目を大量かつ迅速に取り扱うための港湾施設として、物資別専門埠頭の整備が求められ、さらに、新たな輸送方式（コンテナ化・フェリー化）に効率的に対応できるコンテナ埠頭やフェリー埠頭の整備が要請されてきた。

③資金調達

コンテナ埠頭やフェリー埠頭については、「資金調達」という要因も強く働いている。すなわち、港

湾管理者の財政悪化や、港湾投資が年々巨額になってきたことを背景として、当該の埠頭の整備については、従来の公共事業方式のように、港湾管理者が整備主体となることが期待しにくいため、民間等からの「資金調達」が可能な方式が求められ、「外貿埠頭公団」や「埠頭整備資金貸付金制度」のような第3セクター方式が創設された。

④権利調整

「埠頭整備資金貸付金制度」におけるフェリー埠頭公団については、「権利調整」という要因も加わっている。すなわち、フェリー埠頭における利用者（船社）間の調整を、港湾管理者に代わって行わせることが、当該の第3セクターに要求されている。

以上のような背景（要因）から、受益者負担方式が拡充されてきたが、国または地方公共団体という公的機関が関与しているのは、港湾施設がインフラストラクチャであり、当該施設に関する公共性の担保を保持するという理由が働いたものと考えられる。なお、制度拡充の背景（要因）を整理すると、表-2及び図-1に示すように把握することができる。

(4) 費用負担方式に関する今後の課題

港湾整備に関する受益者負担方式の拡充の背景（要因）と、今日の港湾整備に係わる環境（要請）の変化を踏まえると、今後の「受益者負担方式」を拡充させる課題（要因）として、次の2つの課題が、益々重要になってくるものと考えられる。

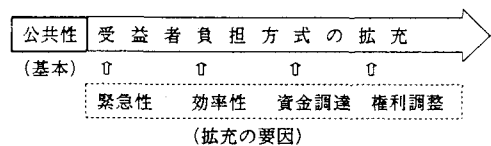


図-1 受益者負担方式拡充の要因

表-2 港湾整備への要請と受益者負担方式

事業方式 要因(要請)	一般公共 事業方式	受 益 者 負 担 方 式					
		産業関連事業	特定港湾施設工事	外貿埠頭公団	埠頭整備資金貸付金制度		
		特別整備事業	物資別専門埠頭	受益特定施設	による事業	コンテナ埠頭	フェリー埠頭
①公共性	○	○	○	○	○	○	○
②緊急性		○		○	○	○	○
③効率性			○		○	○	
④資金調達					○	○	○
⑤権利調整							○

①資金調達

まず第一に、資金調達が挙げられる。すなわち、港湾管理者及び国の財政は、いずれも伸び悩んでいる。しかも、港湾整備への要請は、益々多様化してきており、既存の整備方式では対応できない部分も生じてこよう。このため、多様化した要請の要請者等から、資金調達を図る方向が、今後検討されるべきと考えられる。

②権利調整

港湾空間の多様な利用が図られるに従い、港湾整備に関連する権利関係は、さらに複雑化の傾向をたどる。しかも、今後は、旧来の港湾空間の再開発が不可避となるため、再開発に伴う権利調整が、極めて大きな課題となってくる。このため、権利調整機能（公共性の担保を含む）を併せ持つ費用負担方式を展望する方向も、今後の検討課題と考えられる。

さて、上記の2つの課題に対応している方式が既存の費用負担方式の中にもあり、参考とすべきと考えられる。すなわち、埠頭整備資金貸付金制度におけるフェリー埠頭公社では、「資金調達」と「権利調整」を第3セクター方式の中で消化しており、1つの方向性を示唆しているものと考えられる。

なお、以上のほかに、受益の程度に応じた負担とはどれだけなのかといった定量的な観点から、現在の負担比率の妥当性を再検討することも要請される。

3. 港湾整備と港湾管理者財政

前節では、整備に要する費用の負担割合のみに限定して議論したが、港湾整備が事業として行われるからには、費用支出の面のみでなく収入の面をも合わせた会計収支としてしておくことも必要である。また、空間的には水際線周辺部を主たる対象としたものであったが、港湾整備はさらに陸側まで含んだ一体的な空間整備として行われるため、会計収支の対象範囲もこれに対応しうるものであることが一つの要件と考えられる。この場合、広域的な国または地域経済の収支、管理者の公企業会計収支、私企業の会計収支等それぞれの問題が生じる。以下では、まず港湾空間への要請の変遷を概観したのち管理者に係わる現在の会計収支の考え方をながめ、その関連性の観点からいくつかの問題点を指摘することによって今後の拡充の方向を探る。

(1)港湾空間に対する要請

明治に入って全国的な鉄道網が形成され、内陸部と海が鉄道で結びつけられるようになった結果、海陸の結節点としての機能がまず港湾空間に求められた。

ところが、20世紀に入った頃から日本の産業構造は重化学工業化への途を歩みはじめ、京浜工業地帯の構想が実現に移されるなど港湾は単なる結節点に留まらず産業活動、とりわけ基幹産業に効率的な生産活動を可能とする空間へとその姿を変えていった。

一方、都市化の進展と社会・経済活動の多様化・高度化により、都市に高度の機能が求められるようになってきたが、多くの都市では土地的な制約の故に十分な対応もままならず、とりわけ沿岸部に位置する主要都市においては、そのための場を港湾地区に求めようとする傾向が強く見られた。また、昭和40年代後半には環境問題が大きな社会問題となり、港湾に対しても環境保全機能が求められるようになった。このような背景のもとで、住宅や商業施設をはじめ、情報・国際交流施設、道路、緑地、廃棄物処理場あるいは、再開発用地といった都市的活動に関わる様々な用地を提供する空間として、今では港湾と密接に結びつくに至った都市そのものの活動全般を支える機能までもを具備することが求められるようになった。

したがって、今日では、港湾整備は単なる輸送機能の整備にとどまらず総合的な空間整備としての様相を呈してきている。

(2)港湾における会計制度の概要

欧米の港湾のうち、アメリカやイギリスでは一般に輸送部門の一分野である港湾という産業として認識されているに過ぎず、経済的インフラストラクチャーとして位置づけられているため、港湾から得られる収入の範囲内で施設整備を行う方式が多くとられている。したがって、会計処理の方式も、収支を実質上の損益面から把握しようとする企業会計的な観点に立ったものがよくみられる。

他方、ヨーロッパ大陸のフランスやオランダ等の港湾の多くは、むしろわが国の考え方に近く、地域開発の観点から位置づけて、フランスでは国の援助が、オランダでは地方自治体からの援助が行われている。しかし、援助は行われているのだが、健全財

政が望ましいとして港湾の使用料による回収が追求され、さらには港湾施設は全て公的所有であるが、埠頭や倉庫等を民間にリースすることにより運営の効率化を図っている港湾が多い。

これらに対して、わが国では港湾は国や地域の振興を支えるインフラストラクチャーとして認識され、それ故、港湾財政の面でも単に港湾の整備・管理に携わる管理者の直接的な会計収支のみをバランスさせようとするだけでなく、いかにして港湾の機能を国や地域の振興に活かすかがより重視された。そして、このような考え方に沿って、港湾の整備や管理・運営が円滑に進められるよう、財政的にも制度的にも条件が整えられた。これが、現在の港湾における収支の考え方の基本ともなっている。このような背景から、港湾管理者の会計方式としては、港湾を公共的な営造物として管理運営するのにふさわしい官庁会計方式がとられてきた。

(3) 港湾空間における複数の会計収支

既に見たように、港湾整備の財源は、港湾の利用者（使用料）と港湾の背後圏（港湾管理者である地方公共団体の一般財源）及び国（国庫補助金）の3者が負担するが、官庁会計方式においては、これら資金の単年度ごとの流れを歳入と歳出の面から把握する。しかし、施設に関する会計は資金に関する会計と分けて処理され、両者の相互関連を財政収支表から正確に把握することは容易でない。

さて、港湾管理者の財政は、通常、一般会計と特別会計に分けて経理されている。一般会計と特別会計が扱う費目の区別は、港湾管理者によっても異なるが、大ざっぱに言えば、一般公共事業方式等で整備されるいわば根幹的な港湾施設の建設と管理運営に係わる会計収支を一般会計で、それ以外の機能施設等付加的に提供するボートサービスに係わる収支を特別会計で処理していると考えてよい。

一方、これ以外に港湾整備と密接に関連しているものに「臨海部土地造成事業」や「港湾海岸防災事業」があり、港湾管理者会計に組み入れられている場合もあるが、企業局等の所管となっている場合は公企業会計とするなど、

港湾管理者会計とは別会計で処理されている場合が多い。しかし、港湾整備は基本的に空間整備事業であって、例えば、臨海部における土地造成の多くは、水際線整備を港湾整備事業で、その背後（陸側）の土地造成を臨海部土地造成事業で分担して行っている場合も少なくないため、実際には費用負担の面においても極めて密接な関連を有している。

図-2は港湾整備事業会計と臨海部土地造成事業会計との費用負担の区分を示しているが、係岸施設のない単なる埋立事業を行う場合（図-2(a)）には、護岸を含めた全ての部分を土地造成事業会計の負担で実施する（水際線に沿った土地は公共サイドによる水際線管理のため完成後一般会計へ移管される）。これに対して、水際線を係留施設とする場合（図-2(b)）には係留施設の部分（通常、エプロンを含む）は港湾管理者の一般会計で整備し、その陸側部分は土地造成事業会計の負担で事業が実施される。そして完成後には埠頭用地となる土地のみが土地造成事業会計から港湾管理者に原価で売却され、臨港交通施設用地等を除いたこれ以外の土地は周辺地価に見合った価格で分譲（ないし貸付）される。

一般に、護岸および係留施設の建設単価は土砂を投入するだけで済む背後の土地造成に比べて格段に高いことが多いため、(b)の場合は(a)に比べ土地造成事業会計で負担する土地造成単価は低くなる。従って、陸側造成地を分譲（ないし賃貸）する際の価格と造成費の差額である売却利益は、港湾整備事業による水際線整備が行われることによって造成単価が引き下げられるが故に、そうでない場合に比べて

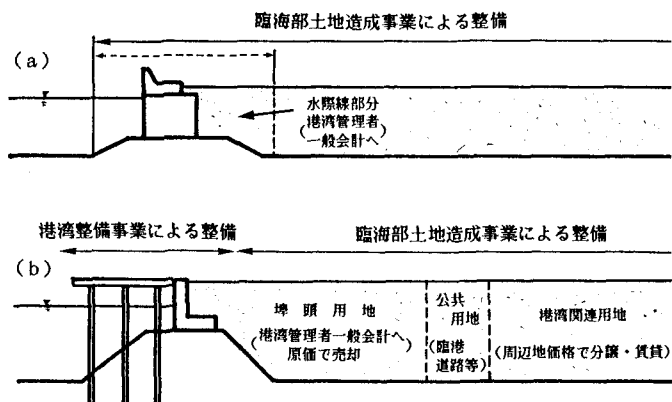


図-2 港湾整備事業会計と臨海部土地造成事業会計との費用負担区分

より大きなものとなる。この利益の増加は港湾整備事業によって生み出されたものであるにもかかわらず、しかし港湾管理者の一般会計には充当されない。国庫補助や自治体の一般会計からの繰り入れ財源が逼迫してきた今日、少なくとも建設投資に投下した資金に係わる港湾整備事業の直接的な収支にとどまらず、外部にもたらす便益をも漏らすところなく捕捉し、広い意味での港湾空間の収支のバランスをより実態に即した形で評価することが強く要請されている。しかしながら、現在の制度では港湾空間の建設に関する会計は、その目的とするところが異なることもあって、水際線の整備に係わるものについては主に港湾管理者の一般会計で、陸側部分の整備に係わるものについては主に特別会計あるいは土地造成事業者会計で別途処理され、しかも両者はリンクされていない²⁾。もちろん、港湾を地区や部門に分けて多角的に分離評価するという当初の目的が有意義であることはいうまでもないが、同時にこれらを横断的に眺める視点がなくなってしまった場合には、港湾全体としての収支を把握することが困難であるという側面を有している。

(4) 港湾管理者財政に関する今後の課題

以上の検討から、港湾管理者財政とりわけ制度面における今後の課題として、次の諸点が指摘される。

① 港湾空間全体としての収支の一元적把握

港湾に求められる機能が多様化し、それにつれて港湾整備事業が総合的な空間整備事業としての様相を一層色濃く呈してきつつあることは既に述べたとおりである。また、21世紀への社会潮流（情報化・国際化・ソフト化・高齢化等）を背景として、我が国の港湾整備への要請は、今後総合的であるだけでなく、さらに多様化し、新たな要請も登場してくると思われる。こうした新たな要請も含めた多様な港湾整備を進めるに際しては、整備を主導する立場の港湾管理者として、事業のフィージビリティ（事業の可能性・妥当性等）を検証することが、今後より一層求められてくるが³⁾、そのためには港湾全体の収支を総合的に把握することがまず必要である。

ところが、この中であって、港湾空間の概念については総合的に把握しながらも港湾収支としては総合的に把握しえず、港湾空間全体としての収支が不鮮明な状況となっている。すなわち、港湾管理者会

計を構成する一般会計と特別会計がリンクしていないことに加えて、港によっては土地造成事業等が港湾管理者会計と別立てとなっているため統合的な見方がいっそう困難なものとなっている。

フィージビリティ検証の評価項目はもちろん港湾収支だけではなく、港湾が地域開発や国土開発の戦略的手段である限りは、沖縄や離島における公共事業への配慮のように、公共事業としての港湾整備による背後圏への様々な開発効果をも含めて、評価されるべきである。しかし、港湾整備に係わるフィージビリティの検証のためには、地域開発の戦略としてどの程度の投資が必要であるかという従来の議論に加えて、港湾空間に関する収支の範囲内でどの程度の投資が可能であるかを明らかにすることが求められているのである。

したがって、港湾整備事業を本来的な形で総合的に評価するため、上述の如き現状に留まらず、港湾空間全体における収支を一元的に把握しておくことが港湾管理者に対して要請される。

② 港湾管理者の負担能力を加味した補助体系の確立

港湾整備が臨海部土地造成事業と組み合わせて進められてきたことは既に述べたが、両者を連結した収支は、港湾の成熟度合や都市としての集積度など、港湾をとりまく環境により大きく異なる。これは、上述の一元的な収支の把握が進めばより明確に認識されるものと思われるが、一般的には、大都市の港湾においては、産業活動や都市活動の空間の需要が強く、地価負担力も高いため、特別会計等で処理されていた埋立造成地の売却等による収入が多くなり、港湾全体の収支は良好となる傾向が強い。また、恒常的な用地需要と周辺地価の高騰が相まって収益が相当見込めるにもかかわらず安く提供されて過密を促進するところもある。しかし、その一方で、地方の港湾においては、需要も地価負担力も低いため、埋立造成地の売却等による収入も少なく、港湾全体の収支では採算性がとれない場合が多いといったように、その財務内容は二極化する傾向にあることが指摘される。

地方港湾における未利用地を積極的に活用する努力が求められることは論を待たないが、現行の国庫補助体系が外国貿易や地域開発を進めるための戦略としての観点から、特別重要港湾（大都市港湾は概

ねこれである）、重要港湾、地方港湾の順に補助率が低くなるよう画一的に規定されていることも考え合わせると、今後はこれに港湾管理者の財政的負担能力や地域開発の重要度をも加味して、より効率的かつ港湾の特性に応じた補助体系へと改善してゆくために再検討を加える余地があると考えられる。

なお、本節では問題を収支・会計制度に限定して議論したが、管理者財政に関する課題はこれ以外にもいくつか指摘される。

一つは、港湾施設のストックが増大した結果、従来港湾施設の建設が主たる内容であった港湾整備事業に、維持補修管理の占める割合が大きくなり、港湾の管理・運営に伴う収入をもってまかなうものとされている“経常的な”経費が増加の傾向にあることである。昭和62年度より維持補修事業が新たに国庫補助の対象とされたが、港湾整備事業の補助対象範囲の見直しをも含めて、適切な維持・管理を行うための方法論の開発と、これを遅滞なく行うための財政的な措置を拡充してゆくことが必要とされよう。

また、港湾の整備が進められ機能の多様化が進展するにつれて、既存の開発地域が享受する開発効果は今後とも増大するものと推察される。しかし、一旦売却してしまった土地から開発効果の還元をはかることは容易でない。加えて土地の売却は、広域的な再開発の必要性が生じた際に計画策定の自由度を小さくする原因ともなる。したがって、今後新たに開発する造成地については、売却ではなくリース方式を主体とする利用へと転換して行くこともひとつの方向である。この場合、固定資産の減価償却分の減免措置など、税制問題に関する技術的考察も必要となる。

さらに、経常的収支のバランスを図るため、受益と負担の関係をつとめて明確なものとし、施設利用料の改訂や、埠頭通過貨物に対する埠頭通過料の徴収、あるいは臨港道路等の有料化といったかたちで、各種料金体系をいかにして適正なものとするかということも今後の課題の一つである。

4. おわりに

本研究では、まず、日本の港湾が欧米のそれとは異なり、国および地域振興の戦略として位置づけら

れ、それに基づいて港湾整備の方式がつくられてきたことを明らかにした。ついで、「港湾」を対象とし、港湾整備の進展にともなって顕在化してきた財政上の諸問題を、受益者負担制度と会計制度の2つの側面に着目して検討した。

すなわち、前者については各時代における港湾整備の背景や要請の変遷と受益者負担方式拡充の経緯を整理し、①ますます多様化する要請に対してその要請者からの資金調達の方角を探ること、②複雑化する権利関係を調整するため、権利調整機能を併せ持つ費用負担方式を展望すること、の2点が今後大きな課題となることを指摘した。

また、後者については、時代の変遷とともに港湾の収支に対する考え方が変わって行き、そのため、港湾管理者会計の対象範囲と港湾整備の対象範囲とにやや乖離が生じているのではないかとの問題点を指摘し、特に、①港湾空間全体としての収支を一元的に把握すること、②その作業を通じてより明確に把握される港湾管理者の負担能力に応じた国庫補助体系を確立すること、③港湾空間の土地所有のあり方から税制問題を再検討する必要があること、などが重要であることを述べた。

港湾整備においては、他の交通施設と比較して早くからかなりの程度の受益者負担が制度化されているが、今後は、総合的な空間整備を目指してきたという港湾の意義の原点に戻ってその便益と費用を一体的に捕捉するとともに、整備に関する費用負担のあり方、ならびに、蓄積された港湾ストックの維持管理や再開発を明示的に考慮した費用負担のあり方を探ることなどが、これからの港湾管理者財政に与えられた一つの方向といえる。

最後に、本稿のとりまとめにあたり有益な御教示を賜った、日本大学理工学部教授（京都大学名誉教授）長尾義三先生に感謝の意を表する次第である。

【参考文献】

- 1) (社)日本港湾協会：日本港湾史，pp.70-84，pp.92-97，pp.149-154，1978
- 2) 北見俊郎・奥村武正：都市と臨海部開発，成山堂，pp.76-78，1977
- 3) 川崎芳一：港湾計画主体のあり方に関する実証的研究，京都大学学位論文，pp.91-93，1985