

公共資産の把握とその応用について

才＝港湾建設局塩釜港工事事務所

齊 尾 弘 巳

／ ま え が き

近年 地域開発計画の理論化に伴い 地域経済と社会資本との結びつきを明らかにする要請が生じ、そのための努力が経済審議会地域部会など各所で試みられている。

地域経済と社会資本の両方には 非常に入り組んだ関係があることがわかれ、その関係の明確化はなかなかむずかしいものがあると思われるが、わかれわかれ、社会資本の一つである港湾資産もしくは港湾投資と地域経済の結びつきの中で とりあえず、港湾資産と港湾貨物量の相関々係、いいかえると 港湾資産原単位とでも言うべきものを把握することにより、均衡ある港湾整備をはかるための資料とすることとしたい。

2. 港湾資産

港湾機能を遂行するために必要な施設（港湾法第15条第5項で規定される「港湾施設」と具体的に内容とする）を金額で評価したものをいい、

- (A) 港湾機能を遂行するために必要な施設に投下された資本の蓄積総額による。この場合の投下資本は公私の別を問わないが または公的投資のみに限定する場合がある。
- (B) 港湾の企業機能と遂行するために必要な、一切の有形、無形の財産ならかに権利を金額で評価したものの2つの場合があり、機能主義的分類によれば、次のごとく分類される。

表－1 資 産 分 類

種 類	施 設	工 種
間 接 投 資	水域、外かく、	航路、防波堤、護岸
直 接 〃	けい留、	岸壁、物揚場、
運 管 〃	荷さばき、保管	荷役機械、上屋、倉庫、
附 帯 〃	臨港交通、	道路 鉄道 運河、

3. 資産を把握する方法

港湾資産を把握する方法としては、

- (A) 金額そのもので把握する方法
- (B) 物量を把握して、これに建設単価を乗じて資産量とする方法

の2方法がある。調査目的からすれば(A)の方法が望ましいが、現状では、公共団体では金額評価を中心とした資産台帳の整備が進んでおり、民間の資産台帳も税制上の資産台帳が中心となつて

いる。そのため現存する物量を公に把握し、これに建設単価を乗ずる方が、最も調査目的に近い資産把握方法と思われる。

4. 港湾資産と評価方法

— アクティビティ・メソッドとインベントリー・メソッド —

資産の評価にあたっては、資産評価の方法を例に求めることによって、いくつかの方法を考えることが出来る。これまでの評価では、過去の投資額の集計値から減価償却費分を控除したものが現在資産と考えるインベントリー・メソッドを採用した場合が多かった。この考え方は、資産の利用により資産の価値が減価償却相当額だけ消耗したとする。資産減耗の考え方で、企業会計的資金対価としての価値をあらわすものである。

しかしながら、他方において地域開発の立場から社会資本の最重要部門の一つとしての港湾資産を評価する場合、アウトプットとの関係において、港湾資産の機能的役割を重要視して、減価償却費を控除しない数量的な評価（キャパシティー・ベース評価）であるアクティビティ・メソッドがある。

このアクティビティ・メソッドを考える場合、資産の減価償却を考慮に入れなければ、果してこれがよいかどうか意見がわかれる。形あるものは必ずその使用と時の経過により物理的に、機能的に減価しているのである。したがって、企業会計学的資本対価としての価値評価として、減価償却必要論を唱えるだけでなく、資産の能力関係も考察する場合でも、ある方法による減価償却を考慮に入れて、港湾資産の評価をすべきである。

しかし、土木構造物の耐用年数の長さで考えれば、アクティビティ・メソッドの方が妥当なのではないだろうか。

5. 資料の具体的利用法。

利用法としては、

- (A) 港湾資産の均衡ある整備のための資料とする。
- (B) 地域経済指標、港湾貨物量、港湾資産相互間の有意的な関係が確立されれば、将来の地域経済指標から港湾整備の必要投資量を推定される。
- (C) 地域の社会的、経済的状况にもとづき、総合的輸送体系の合理化を促すための資料とする。などであるが(A)では資産と貨物量との関係には、まだかなりのばらつきがあり、このばらつきの幅を縮小させ、両者の関係を一意的なものに近づけるためには、外に施設、水域施設のように自然条件により左右される度合いの高い施設などのように考えるなどを中心とするいろいろな問題が残っている。しかし、上記の問題共に解答を得られれば、貨物量と資産量との標準的な関係から乗除するものについては、整備方針を決める上、検討を要することとなる。

また(B)については、地域経済指標から港湾貨物量を推定する手法については、一応確立されているが、工業出荷額と貨物発生量の関係、貨物の輸送機関依存度など、今後の努力に待つべき点も多い。将来の経済指標が与えられ、これから港湾貨物の種類と量を求められれば、(A)で明

うみになる関係と利用して、目標年次における港湾資産のマクロ的な必要量を導き得る。現在の資本量と将来の必要資本量との差が必要投資量となる。

また、(C)の輸送体系の合理化については、(A)(B)の中でも検討しようとし、検討されなければならぬ。しかし、ある期間における総港湾投資額と総道路投資額の比較のように、国民経済的、地域経済的見地からの検討も可能となろう。

6. 応用法の1. 2の例

(i) 港湾相互間の投資比較

取扱貨物量と港湾資産を比較し効率的施設に対する過不足を推定し整備項目を把握することも可能となろう。ただし、石油のように少い資産で大量の貨物を運べる場合と外貿雑貨のように相当の資産、設備を必要とするものなどの問題があり、今後の研究が必要である。

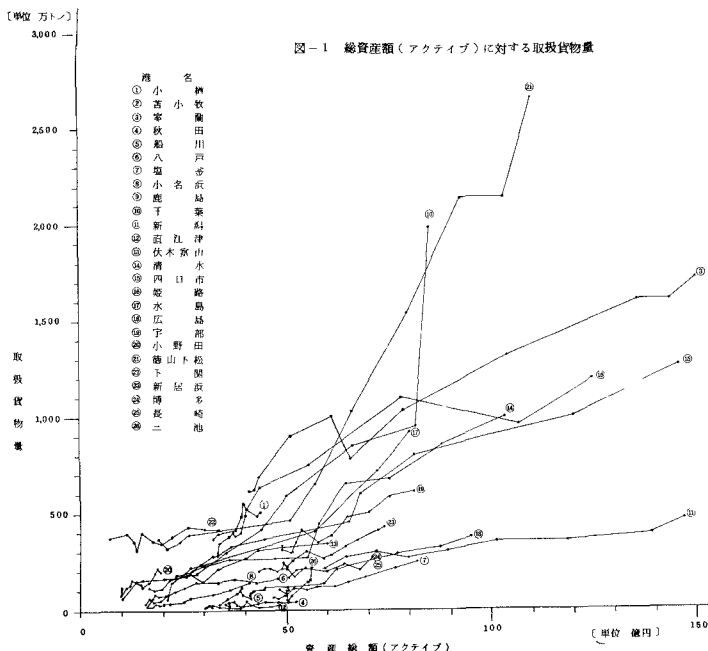
(ii) 将来の投資量の予想

港では取扱貨物量より将来推定と地域経済指標等も利用して推定することおむなりの精度で出来る方法が確立されておき、もし予想外に投資を必要とするならば、改めて地点を考えなおすとあ、他の交通機関にもおせるとあり検討も必要になろう。

7. 港湾資産調査の結果

(i) 港湾資産

わが国における港湾資産は図-1のとおりである。



(iii) 港の項目別投資

表 - 2

単位百万円

施 設	八 戸	塩 釜	四 日 市	水 島	広 島
水 域 施 設	995.9	1799.2	1,847.0	1,974.5	193.0
外 かく	2156.9	813.2	4,832.8	1,044.8	3,299.9
けい留	806.3	2086.4	2579.7	1,178.0	1,409.6
臨港交通	138.5	343.0	827.2	371.7	125.3
計	4097.6	5041.8	10,086.3	4,568.0	5027.7

港湾経営の見地からは、項目相互間の効率について考えるべきと思われるが、表-2は、わが国港湾の数港を項目別投資についてみえた。(38年度調査結果)。
なお全国統計における投資の形態は表-3のとおりである。

表 - 3

(単位:百万円)

	35年	36年	37年	38年	39年	40年	41年
水域施設	6945	10025	14488	12915	16860	18525	19472
外かく	7118	12024	13820	13839	13284	21041	28342
けい留	7216	11330	12737	14626	18088	21973	22860
臨港交通	2033	2915	3626	4558	3963	4723	6056
計	23807	36294	44671	51938	58145	66262	76730

8 むすび

公共投資の効果を経済的に把握しようとする試みは日も浅く、究明されてない問題太多。今後この問題及び地域経済指標、取扱貨物量、公共投資などの相関関係について一層の研究を続け、より利用価値のあるものとなし。