

港湾資産評価とその問題点

——昭和38年度港湾調査「港湾投資と地域経済」を終って——

杉澤新一

(日本女子経済短大助教授)

目 次

1. はしがき
2. 港湾資産の概念と分類
3. 港湾資産の評価
4. 港湾資産評価の問題点

1. はしがき

運輸省港湾局から日本港湾経済学会へつぎの研究課題が与えられた。すなわち「港湾投資の地域開発に及ぼす効果に関する調査」のうち「港湾投資と地域経済」についての研究である。この研究は、臨海工業地帯に毎年投ぜられる港湾投資およびその蓄積である港湾資産が、その地域の経済とどのような相関々係をもっているのかを究明することにあり、昭和38年度は⁽¹⁾、つぎの8港を調査対象にして実施された。すなわち室蘭、苫小牧、八戸、小名浜、千葉、新潟、四日市および水島の各港について、昭和28年から昭和37年までの港湾投資、資産、および主要地域経済指標を時系列的に調査し、それらの間の相関々係を分析、検討して報告書⁽²⁾を作成したものである。

調査研究は学会員3名⁽³⁾で行ったが、筆者は港湾資産の評価について主として立論したので、本稿でも前記報告書のなかから、港湾資産評価に関する要点を示して、そこに若干の私見を加え、かつ残された問題について検討を加えてみたいと思う。

2. 港湾資産の概念と分類

(1) 港湾資産の概念

港湾資産の概念を明確に規定することは、なかなか困難なことである。港湾資産に限らず、企業会計上の資産概念についても、不明確な意義において使用されている場合が多い。すなわち、西垣富治教授が指摘するように「それは会計学が日常経済生活において実際に使用されている概念をそのままとりきたって、直ちに學問上の術語として用いようとするからである。これらの日常語は1個の概念を多くの異なった目的に対して使用せんとするために、それを使用する時と場合により、多くの異なる意義を示すのである。資産概念の如きはその1例である⁽⁴⁾。」と。

そこで、われわれは港湾資産概念を形成するにあたって、ひとつの仮定的立場を設けてすすめることにした。すなわち港湾資産は港湾における貨物運送機能を遂行するために必要な、諸施設をすべて包含するものとして理解し、結局、港湾の機能主義的資産概念を採用することにした。この考え方を導入するにあたっては、以下若干の検討を試み、そして港湾法⁽⁵⁾とのかねあいを考慮して定めたのである。

③ 港湾資産の内容を何に求めるかという点では、土地を除く有形固定資産と考えるか、土地あるいは航路、泊地等の水域施設を資産に繰入れるかどうかという点で議論の分れるところであるが、われわれは次のような考え方をとった。第一に、水域施設についてはこれを資産に含めることにした、何故ならば港湾投資における水域施設投資は非常に大きな割合を占め、資産額から控除すれば、港湾機能における水域施設の重要性を無視することになるからである。第二に、土地について土地価額の評価に多くの問題があるため、旧来からの土地評価は考慮外として、土地を新しく造成した部分についてだけ、それを取得原価主義に基づいて評価することとした。この用地造成費を無視することは、それを行うことによって港湾機能の効率化が行われた場合を無視するばかりでなく、港湾に対する投資額と考えるべきものの中に占める用地費の比率が非常に大きいことによるものである。

さてわが国の港湾法について調べてみると、そこには港湾資産の文言は見当らない。しかし、われわれのいう港湾資産にほぼ該当するものとして「港

「港湾施設」の規定がある。港湾法第二条第五項にはつぎのように記されている。

「この法律で『港湾施設』とは、港湾区域及び臨港地区内における左に掲げる施設をいう。

1. 水域施設 航路、泊地及び船だまり
2. 外かく施設 防波堤、防砂堤、防潮堤、導流堤、水門、こう門、護岸、堤防、突堤及び胸壁
3. けい留施設 岩壁、けい船浮標、けい船くい、さん橋、浮さん橋、物揚場及び船揚場
4. 臨港交通施設 道路、橋りょう、鉄道、軌道及び運河
5. 航行補助施設 航路標識並びに船舶の入出港のための信号施設、照明施設及び港務通信施設
6. 荷さばき施設 固定式荷役機械、軌道走行式荷役機械及び上屋
7. 旅客施設 旅客乗降用固定施設、手荷物取扱所及び待合所
8. 保管施設 倉庫、野積場、貯木場、貯炭場、危険物置場及び貯油施設
9. 船舶補給施設 船舶のための給水施設、給油施設及び給炭施設
10. 港湾施設用地 前各号の施設の敷地

さらに同条第六項には、

前項各号に掲げる施設で、港湾区域及び臨港地区内にないものについても、運輸大臣が港湾管理者の申請によって認定したものは、港湾施設とみなす。と定められている。

そこで、われわれはこの港湾法でいう「港湾施設」を港湾における貨物運送機能を遂行するために必要な施設であると考え、これに工業用地造成分を加えて、港湾資産概念を形成したのである。

(2) 港湾資産の分類

前述のように、港湾資産概念を規定して、われわれは第1表に示すような資産分類を行った。この分類は、港湾法に準拠して作成したものを、港湾調査のために一部要約整理したものである。

第1表 港湾資産分類表

港 湾 資 産		
施設別	工 種 別	内 訣
水 域	航 路	
	泊 地	船溜を含む
外 か く	防波・砂・潮堤 突 堤・導流堤	
	そ の 他	水門・閘門・護岸・堤防・胸壁等
け い 留	岸 壁	
	物 揚 場	
	棧 橋・浮 棧 橋	
	そ の 他	けい船浮標・けい船くい・船揚場等
臨 港 交 通	道 路	
	鉄 道	軌道を含む
	そ の 他	橋梁・運河等
荷 さ ば き	荷 役 機 械	固定式・可動式いずれも含む
	上 屋	荷さばき地を含む
保 管	倉 庫	
	野 積 場	
	貯 木 炭 場	
	そ の 他	危険物置場・貯油施設等
船 舶	引 船	
	そ の 他	補給船等
用 地	埠 頭 用 地	
	工 業 用 地	
	そ の 他	
そ の 他	航行補助施設(航路標識)船舶補給施設・港湾厚生施設	

3. 港湾資産の評価

(1) 評価方法

港湾資産の評価にあたっては、資産評価の方法を何に求めるかによって、いくつかの方法を考えることができる。これまでの評価では、過去の投資額の集計値をもって現在資産と考えるいわゆるインベントリー・メソッド(Inventory method)が採用されることが多かった。⁽⁶⁾ ところが最近、国民経済研究協会による「社会資本存在量の推計」⁽⁷⁾において採用した方法は、キャパシティ・メソッド(Capacity method)による資産推計であった。同協会の見解は概要つきのとおりである。(傍点筆者)

今後における地域開発の立場からする社会資本の最重点部門として交通・通信部門（道路・鉄道・港湾・電信・電話）をとりあげて推計を行なうこととした。そして、これら部門の資本の評価ということについても、それぞれの社会資本のもつ機能的役割を重要視し、いわゆるキャパシティ・ベースで測れる方法論を基準にして推計を行なった点は、これまでのインベントリー・メソッドによる推計方法と比較して、一つの特徴点であろうと思うし、また、それを反映してか推計値自体も既存の数値よりも全体的に大きな資産額となってあらわれている。

社会資本のみならず、企業資産についてもある程度妥当すると思うが、それが現在および将来の経済成長の物的な担い手であるという対応関係の立場を重視するならば、その資本なり、資産のもつ機能的評価、つまりアクティビティ・ベースで考えるのが適当であろう。したがって、資産の利用により資産の価値が減価償却費担当額だけ消耗したとする（純資産）減耗の考え方には、企業会計学的資金対価としての価値をあらわすもので、アウトプットとの関係においては資産のキャパシティの関係を適格に示すものではない。むしろ能力的関係においては、減価償却費を控除しない数量的な評価により考察されるべきであろう。それは、たとえば機械10台の産み出す能力価値、または巾員100米の道路の産み出す能力価値ということで、一般的に資本効率が考えられるべきであることを意味する。⁽⁸⁾』と述べている。

たしかに資産をキャパシティの関係でとらえようとする場合は、施設の数量的把握が優先されようが、問題は、その数量的把握した施設の価額（金

額) 調査である。前記協会も、この点を特につぎのように云っている。

「物的施設を評価するとしてもおのとの施設投資の原単位をどうするかが、すでに問題となる。それ故、ここでは現在各方面(主として官庁関係)で使用している新設乃至改良工事単価を使用した。したがってそれらの推計値は厳密には既存の物的施設を現在造ったらどの位かかるかといった再取得価額ではなく、むしろ現在の政府で予算のさい使用する工事費単価の平均的なもので評価したら、どの位のストック分布になるかをみたものである。⁽⁹⁾」

さらに、アクティビティ・ベースで考える場合、資産の減価償却を考慮に入れないと、果してこれでよいものか、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。われわれは、けっして企業会計学的資金対価としての価値を考える立場でのみ、減価償却必要論を唱えているのではなく、資産の能力関係を考察する場合でも、ある方法による減価償却は考慮のうちに入れなければならないと思う。

以上の検討を経て、われわれは港湾資産の評価にあたり、インベントリー・メソッドを採用することとした。この方法にもそれなりの欠点があるが、われわれは次のような順序により資産評価をすすめることにした。

① 昭和27年度末の現有資産の評価

昭和27年度末における港湾資産を評価し、これを昭和30年価額に修正した。この場合、昭和27年度末の現有資産をいかに評価するかが問題であるが、われわれは必ずしも統一的方法に固執することなく、ある場合には港湾原簿における昭和27年度末現在の現有施設について、その建設費と建設年次の明らかなものについては、その物価修正を行い、かつ減価償却を考慮しながら、昭和27年度末の現有資産額を算定し、またある場合には建設費が明らかでないため、原簿における施設を昭和37年価格で評価し、その減価率修正を行い、さらに、昭和27年度価額に修正するという方法をとった。

② 昭和27年度末資産額の昭和30年度価格による修正

昭和27年度の資産現有額(施設別・工種別)が得られると、これに対して後述のデフレーターによる修正を施し、昭和30年度資産額とした。

③ 実質投資額の累加

以上の工種別実質資産額が得られたら、それに昭和28年以降の各年次別実質投資額（各年次別資金投下額をデフレーター処理して、昭和30年基準に修正したもの）から減価償却額を控除したものを累加した。その場合、災害復旧工事費の資産繰入れについては議論があり得るけれども、われわれはこれを全額繰入れることとした。

④ 減価償却額の控除

資産の減価償却については、後述のとおり、施設別の耐用年数を設定して、定額法による控除方式を採用した。その場合残存価額は考慮しないものとして計算した。この定額法の採用と残存価額の無視は、何れも計算の簡素化の立場からの要請である。

(2) 評価基準

資産評価における資産の価値については、従来極めて多くの異見があり、その価値の認識、従って価値基準の採り方如何によっては、評価額にかなり相違がある。そこで評価基準の二三を例示して、その特長を検討しわれわれが採用した基準の根拠を探ってみることにしよう。

① 原価主義 (Cost Basis)

これは、実際原価主義取得原価主義、ともいわれ、資産評価基準を取得原価におくもので、今日支配的に用いられている評価法である。ここに取得原価とは評価する時点において市場価額や時価相場に関係なく、その資産の取得価額に、取得を要する諸掛を加えた実際購入原価を指し、自ら資産を製作した場合は製作価額を意味する。また固定資産については減価償却費を控除した価額で評価することを認めている。

原価主義の最大の長所は、計算の確実性である。すなわち、それは実際購入原価または製作価額を基礎とするのであるから、見積や予測といった不確実な要素の介入する余地がなく、従って、評価人の恣意的な見解によって左右されることがないのである。

しかしながら、この原価主義は資産の現在価値を表わさないという重大な

欠点をもっている。すなわち、物価が変動すれば、原価は単に過去の調達額を示すのみで、資産の現在価値とは無関係となってしまう。

② 時価主義 (Market Price Basis)

時価主義は、資産評価基準を評価時点における時価すなわち市場価額におけるものである。市場価額とは、取引所相場のあるものはその取引価額により、またそれがない場合はこれに準じて推算した価額である。

時価主義は、このように現在の市場価額を基準として資産評価を行なうものであるから、それは最も正確に資産の現在価値を表示することができる。この点は他の評価基準の追随し得ない長所である。

しかしながら、時価主義にあっては原価主義と丁度逆に、計算の不確実性という極めて重大な欠点がある。すなわち評価すべき資産については、取引所相場があるものは比較的容易に時価を算定することが可能であるが、相場が立たない資産項目の場合、そこに評価人の主觀による推算が行われる場合があることである。

③ 低価主義 (Cost or Market Rule)

これは原価と時価を比較し、両者のいずれか低い方をもって評価基準とするものである。要するに資産を内輪に評価しようとする立場で企業会計における堅実主義、保守主義の考え方によるものである。

④ 時価以下主義 (Value less than Market Price Basis)

これは時価を最高限度とするものである、時価が原価を上廻るときは時価にまで評価引上げを行い、遂に時価が原価以下に低落した場合には、この時価まで評価を行うのである。

以上四つの評価基準を説明したが、理論的には時価主義を最も妥当とするが、その実践的な困難を考えるとき、理論的な一貫性を有し、なおかつ計算確実な原価主義を採用せざるを得ず、われわれ港湾資産の評価にあたっても、この原価主義を採用したのである。

(3) 減価償却

われわれが港湾資産の評価基準として、基本的に採用したものは原価主義

であったが、港湾資産が港湾機能を十分に発揮するように、資産管理するためには港湾資産評価にあたってまず減価償却を考慮する必要がある。

減価償却を考慮する場合、港湾を利用する船舶の大型化という実状に照して、また諸施設の近代化という点に注目して、陳腐化をどの程度考慮に入れるかという問題が特に重視されなければならない。この陳腐化に対応する減価償却計算法には何があるか、いくつかの計算法のなかから、妥当な方法を探りあげなければならない。

一般に減価償却の計算法には、①定額法、②定率法、③稼働時間比例法、④生産高比例法、⑤取替法さらに上記諸法を各資産について物件別に適用してゆく①個別償却法、資産の群別・組別に適用してゆく②種類別償却法等々があるが、われわれは港湾資産の評価にあたり、計算の単純化、簡素化の立場から、定額法償却を群別に採用することとした。また耐用年数は港湾資産の総合的機能維持を考慮する立場から、施設別に異なった次に示すような耐用年数を採用することとした。

施設	水域	外かく けい留	臨 交	港 通	荷さばき	保 管	船 舶	用 地	その他
耐用年数	永 久	50年	50年	20年	20年	30年	10年	永 久	30年

(4) デフレーターによる修正

港湾資産の年次比較を試みるためには、年々の資産額をデフレーター(deflator)によって修正することにより、実質資産額を算定する必要がある。その場合に、デフレーターとしていかなる数字を採用するかという問題は、資産評価上最も重要な問題の一つである。従来、港湾投資のデフレーターは港湾建設工事に必要な資材費、労務費を加重平均することによって作成してきた。その場合、資材についてはいかなる資材費と労務費をいかなるウエイトで加重するかによって、デフレーターの内容も変化する。また、それぞれの物価指数はいかなるものに依存するかという問題もある。

従来用いられていたデフレーターは港湾工事使用資材として、鋼材(40%)、木材(20%)、セメント(20%)、石炭(20%)を採用してきたが、石炭の

減少、石材の増大という最近の港湾工事の内容に照して、石炭と石材を置換えた、新しいウエイト（石材45%、鋼材20%、セメント20%、木材15%）による資材価格指数（卸売物価指数による）が算定され、これを賃金指数と対比して、従来通り資材費60%、労務費40%の割合で加重された試算指数、さらにこれに若干の修正を加えた「今後使用するデフレーター」が運輸省港湾局計画課において作成されているので、これを昭和30年基準に修正して採用することとした。それは次に示すとおりである。

年 次	27	28	29	30	31	32	33
デフレーター	93.7	100.0	99.7	100.0	110.7	122.3	116.3
年 次	34	35	36	37			
デフレーター	120.7	123.7	136.9	144.1			

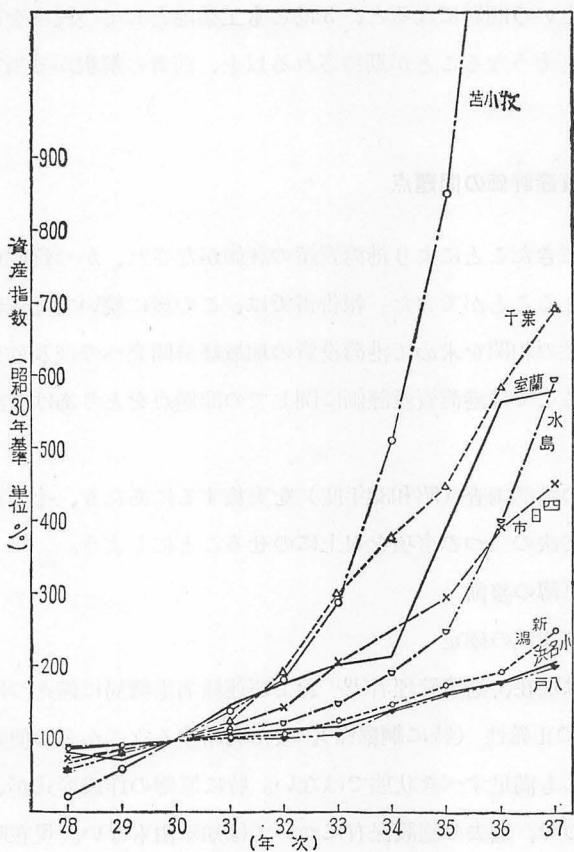
(5) 結果の吟味

港湾資産の評価にあたり、われわれはすでに述べてきたように港湾投資額の積上げ方式を採用した。このこの方式により算定した各港湾の資産額の伸び率を指数化して示すと第1図のようになる。この図から、資産増加の割合に応じて次のように港をブルーピングすることができよう。

- ① 超高度成長港 苛小牧港
- ② 高度成長港 千葉、室蘭、水島、四日市港
- ③ 低成長港 新潟、小名浜、八戸港

このようなブルーピングの適否は別としても、超高度成長港である苫小牧は次の二点から、そのことが証明されうる。第一には昭和30年より後の急速な成長のために指数的には驚くべき数字が現われたこと。第二には昭和34年以後戦略的政策的開発港としての性格が明確に現われていること。この二つの条件が超高度、かつ急速成長港としての苫小牧港を規定しているものと考えることができる。次に高度成長港である千葉、室蘭、四日市、水島の各港は次の二つの条件を具備しているという特徴がある。すなわち、第一には石油港湾、鉄鉱港湾として臨海性装置工業を港湾の内部にあるいは周辺に擁し

第1図 港湾資産指数の推移



ているため、それに関連した資産の増加があったこと。第二には第一の条件と関連して工業地の造成が大規模に実施されたこと。この二つの条件に支えられて臨海工業地帯としての港湾資産の伸びが顕著であったと考えられるのである。

低成長港にグループングした新潟、小名浜、八戸の3港も図から読みとれるように、過去10年の間に倍増しているという意味においては、伸びが低いといいきることには問題があるが、相対的に低位にあることは否定できない。問題は何か相対的低位にとどめた原因であるかである。考えられる第一点は、港湾が性格変化を行いそれぞれの特性をもちつつも規模の変化が大であった

か、あるいは第二に、性格変化もなく、したがって規模の変化も余り大きくなかつたかという問題になると、3港とも工業港としての脱皮をはかつてきたし、今後もそうなることが期待される以上、前者の解釈が妥当であると云えよう。

4. 港湾資産評価の問題点

以上述べてきたことにより港湾資産の評価がなされ、かつ資産の年次別推移の姿を把握することができた。報告書では、この後に統いて地域経済指標とこの港湾資産の相関を求めて港湾投資の地域経済開発への波及効果を論究しているが、ここでは港湾資産評価に関する問題点をとりあげて論じてみよう。

まず今回の港湾調査（昭和38年度）を実施するにあたり、その前提となる問題として次の二つの事項を俎上にのせることにしよう。

① 港湾原簿の整備

② 港湾の陸域の確定

港湾原簿は現在、港湾管理者⁽¹⁰⁾および運輸省港湾局に備えつけられているが、事実の正確性（特に網羅性）、また利用する立場からの便益性という点で必ずしも満足すべき状態ではない。特に原簿の作成形式が、加除式になっているので、過去の施設保有については知る由もない。現在時点における施設の情報のみならず、各年度末の保有施設を記録しておくことが統計調査上必要なことであろう。

次に港湾の陸域の問題であるが、これが必ずしも各港湾について確定されていない。陸域の確定がないと、われわれの港湾資産調査も非常に困難を極めるのである。この陸域については、港湾法に臨港地区の規定がある⁽¹¹⁾がそれは港湾管理者が運輸大臣に認可を受けて定めることができるとしてあり、全部の各港湾が現在、この認可を受けていない。早急に認可を受けて陸域の確定が望まれるところである。

次に問題になるのは、港湾調査における基本問題の解釈である。たとえば

港湾公共投資とは何か、公共投資概念について掘下げなければならない。港湾資産概念についても全く同様である。さらに資産評価基準の選択にあたり、より一層の吟味と減価償却における資産の耐用年数の厳密な確定、さらに妥当な減価償却計算方法の選択と、残された問題は深く、おおきい。

また、この調査実施中における重要問題であるにも拘らず調査困難であった事項としては、まず全般的に年次別の港湾工事（施設別）の数量把握と金額把握が適格になされなかったこと。すなわち数量的把握は主として土木技術担当者の関心事であり、金額的把握は財政事務担当者がそれに当っているが、両者の間に必ずしも統一が保たれているとは云えない面があることである。ここに港湾における物量計算と金額計算の融合化を図る、いうところの港湾原価計算の必要性を強く認むべきであろう。

さらに調査中の困難な問題としては、民間投資額、資産額把握の問題がある。われわれの調査は港湾法に立脚する調査項目をもってあつたが、民間会社における投資、資産の計算項目（勘定科目）はすべて企業会計方式によるため、それらの調整のためかなりの手数がかかることがある。

最後に将来の問題として港湾の管理の問題について一言しておきたい。ここに港湾の管理とは、ポート・マネジメントのことであり、まず第一に各港湾に対する総額投資計画と統制が行われるべきであると思う。総額投資とは、港湾への国・地方公共団体・民間会社等全体の投資を意味するが、実際に港湾建設計画にあたり、国・地方公共団体・民間会社等が、それぞれ思い思いの考え方で投資するのではなく、そこに調和ある計画立案がなされることが望ましい。そこには当然、各港湾の総資産の一元的な管理（administration）ないし経営（management）がなされなければならない。港湾に関する国有財産と地方公共団体の資産さらに、民間所有の港湾資産を統一的な立場で管理ないし経営することが、港湾の発展のために重要なことであると思う。

もちろん、以上述べた港湾個々の管理・経営という、いわば個別経済的な考察のみで足るというのではなく、その基礎にあるいはその総括としての国民経済的な港湾の考察もなされなくてはならない。

(註)

- (1) 昭和38年度調査対象港湾は次の8港：室蘭、苫小牧、八戸、小名浜、千葉、新潟、四日市、水島の諸港であり、昭和39年度の調査対象港湾は上記8港の継続調査に以下の13港が加えられ40.3.31に調査報告を済している。小樽、秋田、塩釜、鹿島、伏木富山、清水、姫路、広島、宇部、小野田、新居浜、博多、長崎の諸港
- (2) 運輸省港湾局臨海工業地帯課「港湾投資の地域開発に及ぼす効果に関する調査報告書」第一編「港湾投資と地域経済」昭和39年3月31日発行
- (3) 昭和38年度港湾調査の主査は、日本港湾経済学会々長 矢野剛氏、調査研究者は会員岡田清氏（成城大学助教授）と筆者の2名
- (4) 西垣富治著「会計学提要」113頁
- (5) 港湾法 昭和25年、法律第218号、26年改正法第63号・第196号
- (6) 財団法人国民経済研究協会 社会資本研究委員会「交通通信部門における社会資本存在量の地域別推計」昭和38年3月、231頁
- (7) 宮崎茂一稿「インベントリー・システムによる公共資産の推計」、中山伊知郎編、「日本の国富構造」所収、東洋経済新報社、昭和34年、pp.145～159。
- (8) 国民経済研究協会 前掲書 3頁
- (9) 同上 同上 4〃
- (10) 港湾の管理は、港湾法により港湾管理者が行なうこととなっており、港湾管理者たる資格としては、①現に施設を管理している地方公共団体、②従来、港湾の費用を負担してきた地方公共団体、③その港湾区域を地先水面とする地方公共団体、のいづれかが要求され、この資格に該当する地方公共団体は、①単独で、自身が港湾管理者となるか、又は港務局をつくってこれを港湾管理者とする。②共同で、一部事務組合又は港務局をつくってこれを港湾管理者とする。のいづれかの方法により港湾管理者を設立することとなっている。どの方法によるかは地方公共団体の自由に委されており、現状では、都府県又は市町村が単独で港湾管理者となっている場合が大部分であって、港務局は全国で1例、一部事務組合は全国で3例にすぎない（次表参照）。

港湾管理者の主な業務としては、港湾施設の建設、改良の計画の作成、港湾工事の施行、港湾施設の管理運営、臨海工業用地の造成、関係統計資料の作成等があげられる。

港湾と港湾管理者一覧（39.8.1.現在）

区分	総 数	港湾管理者					公告水域
		都府県	市町村	港務局	一部事務組合	計	
特定重要港湾	11	4	5	0	2	11	0
重要港湾	82	65	14	1	1	81	1
地方港湾	955	443	350	0	0	793	162
合 計	1,034	512	369	1	3	885	163

（運輸省港湾局管理課編 港湾の概況より）

公告水域とは、港湾管理者の設立はないが、一定水域について都道府県知事が施設の建設、水域の占用等について規則を行っているものである。

- (11) 港湾法第2条第4項 この法律で「臨港地区」とは都市計画法第10条第3項によって臨港地区として指定された地区又は第38条の規定により港湾管理者が認可を受けて定めた地区をいう。

港湾法第38条第1項 港湾管理者は、都市計画法第2条の規定により決定された都市計画区域以外の地域について運輸大臣の認可を受けて臨港地区を定めることができる。第2項 前項の臨港地区は、当該港湾区域を地先水面とする地域において、当該港湾の管理運営に必要な最小限度のものでなければならない。

(40, 7, 15)