

「需要調整型」港湾体系への課題

——港湾機能の転換と港湾投資——

鈴木 暁

(港湾総合研究所)

目 次

1. はじめに一問題意識
2. 経済成長と社会資本不足
3. 港湾における外部不経済
4. 港湾計画にみる港湾機能の特性
5. 需要追従型から需要調整型への課題

1. はじめに一問題意識

港湾と同じ社会資本である道路について、道路交通量の急増に対応して道路の充足が行なわれ、それでもつねに道路の不足が指摘されてきた。つまり道路をいくら建設しても拡大する自動車交通量に追いつかず、道路の交通混雑を解消することは困難である。道路を建設することが交通混雑の解消とはならず、むしろ逆に新しい自動車交通需要を誘発することになる。これから得られる一つの教訓は需要に見合った道路の建設は有限な国土利用の面から不可能であり、いかに交通需要を減らすかが課題となる。しかし道路と自動車との関係における矛盾として、道路（利用）の公共性と自動車の私的所有（とくにマイカー）が両立しないことである。したがって、交通需要を規制することは結局、最大の交通需要者であるマイカーの規制つまり個人消費の自由をも奪うことであり、さらに、交通需要の発生源である自動車生産および販売の抑制までが必要となる。いわば道路と自動車における総需要抑制であり、道路供給に見合った交通量を設定するという総量規制でもある。もちろん、トラック輸送の抑制についても同様のことがいえる。換言すれば、需要追従（需要充足）型の道路

機能に対して需要調整型ということになる。このような考え方は、従来の高度成長下では相入れない発想であったが、最近急速に市民権を獲得しつつあり、論理だけの先行性として否定しえなくなったといえよう。ただし、これらの対策を具体化することは容易でなく、その中で最も大きな発言権を得ているのが公共輸送優先の道路利用で、将来はとくに大都市ではマイカーはすべて公共輸送に切り換えられるともみられている。また外部不経済の社会的費用の内部化も提起されている。

一転して、物流に関して同様のことを考えてみる。物流に必要な港湾への公共投資はこれでよいか。つまり上述の道路と車の関係から得た教訓を港湾に適応してみようというのが本稿の一つの動機となっている。動機のもう一つの側面は、トータルとしての経済成長をどう評価するかに関連するが、少なくとも従来のような高度成長を持続することが困難になったとみられる客観情勢の変化がある。具体的に、脱公害、省資源・省エネルギー時代の産業構造が要請され、成長を抑制するような政策が打ち出されている。これらの条件は港湾にとっては外部要因であるが、その外部要因をふまえて港湾計画（投資）を考えてみたい。すなわち第1に港湾が外部要因の変化に対応せざるを得ないこと、第2に港湾の内部要因としても従来のような需要追従型をパターンとする港湾整備を困難にする条件が多々あらわれていること、第3に港湾という社会資本の側からも産業構造の変化や経済成長のあり方に働きかけていこうというのが、本稿のおもなねらいとなる。したがって、港湾のもたらす経済効果のうち、プラス効果の重要性については周知のこととして、改めて言及せず、マイナス効果（外部不経済）にウエートをおいていくことになる。このマイナス効果はプラス効果を相殺することすらありうるからである。

■ 2. 経済成長と社会資本不足

■ 社会資本の立ち遅れに対する問題は多くの識者によって賛否両面から論じられているが、ここではその特色を述べるに止める。

表 1 5大港における滞船状況

年	着岸船舶 隻数(A)	滞 船			着岸船舶1隻 当り平均待ち 時間(C/A)
		隻数(B)	B/A	バース待 ち時間(C)	
1971	62,543 ^隻	4,767 ^隻	7.6 [%]	174,330 ^{時間}	2.8 ^{時間/隻}
1972	66,019	5,079	7.7	204,358	3.1

注 1973年版『運輸白書』p. 288

1960年代の高度経済成長期を通じて、民間資本の成長に対して社会資本の立遅れが叫ばれ、「国民所得倍増計画」（1960年）では計画の主要目標の第一に社会資本の充実をかかげた。とくに産業基盤的な社会資本の拡充、とりわけ交通通信体系の整備が重要な政策目標とされた。このことは港湾についても全く同様であった。すなわち、国民所得倍増計画の一環として策定された第1次港湾整備5ヵ年計画（1961年～1965年）および港湾整備緊急措置法（1961年）は、経済規模の急速な拡大にともなう公共投資の相対的立遅れへの反省とその回復策として登場したものであり、とくに重化学工業を中心とする産業基盤の強化策の一つとして取り上げられていた。そして、その後第4次港湾整備5ヵ年計画（1971～1975年）まで実施され、なお、港湾施設の不足を解消しえず、港湾における滞船、滞貨が慢性化している。ちなみに72年の主要5大港の滞船状況をみると、滞船1隻当たりの平均バース待ち時間は約40時間となっている。これは滞船解消のために港湾整備を進めても、それを上回る港湾貨物量の増加のため滞船解消に至っていないことを意味する（表1）。

このような港湾における滞船問題は、結果として社会資本としての港湾投資の必要性が強調されることになった。一般に高度成長下では公共投資は民間資本の投資を誘発させる外部効果があるので、公共投資の高水準はかえって社会資本の不足を慢性化させる。したがって社会資本としての港湾施設は、絶対的に不足しているのでなく、民間生産資本に対して相対的に不足していることになり、その意味で公共投資による港湾の拡充は多くの問題を内包しているといえる。

ところで、社会資本の相対的“立遅れ”の根拠として、交通においては港湾

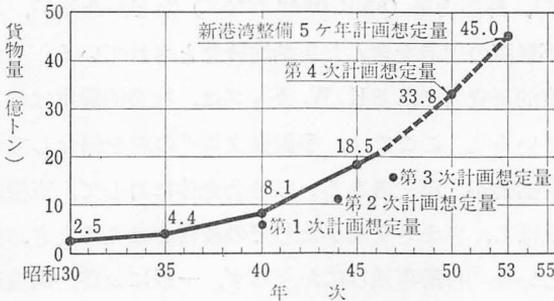


図1 港湾取り扱い貨物量の推移

注 運輸省資料(1973年)

原単位（道路では道路原単位）の低下傾向が問題とされる。すなわち、港湾原単位とは港湾資産を港湾取扱量で除した値であり、その原単位減少とは高度成長下では港湾貨物の伸びに対して港湾投資の伸びが追いつかないことを意味する。また、港湾における交通容量＝施設供給が交通需要（出入船舶と港湾貨物量）に追いつけないという考え方も同様である。つまり、原単位の低下や受入能力の不足が滞船、滞貨の原因とされ、それを解消するために港湾投資額を増加すべきだということである。さらにいえば、港湾貨物量の伸びに合わせて港湾諸施設を整備するということになり、ややマクロ的に表現すれば、経済成長が続く限り、つねに港湾を拡充しなければならない。確かにわが国は貿易立国として、そして何より資源加工型産業構造を軸として成り立っているために、海外資源の輸入と製品輸出のためには港湾の機能拡充は欠かせないものであり、そして、高度成長下では産業政策の中でも輸出振興は重点施策であった。しかし、これからの港湾投資には、このような背景を従来通り強調することは困難とみられるが、詳しくは後述する。

3. 港湾における外部不経済

外部不経済 (external diseconomy) という概念は一義的に確立されていないようである。類似の概念として、社会的費用 (social cost)、外部費用

(external cost), 外部効果 (spill over effect) などがあるが、これらには外部経済と外部不経済の両者を含んだ包括的概念とされている。したがって、社会的費用の代表的研究者であるK. W. カップは、社会的費用は外部不経済と同一でないとしている⁽¹⁾。ここでは、宇沢弘文氏⁽²⁾の説を紹介しておこう。すなわち「ある経済活動が、第三者あるいは社会全体に対して、直接的あるいは間接的に影響を及ぼし、さまざまなかたちでの被害を与えるとき、外部不経済が発生しているという。自動車通行にかぎらず、一般に公害、環境破壊の現象を経済学的にとらえるとき、この外部不経済という概念によって整理される」として、さらに社会的費用については、「このような外部不経済をともなう現象について、第三者あるいは社会全体に及ぼす影響のうち、発生者が負担していない部分をなんらかの方法で計測して、集計した額を社会的費用と呼んでいる」と説明している。また、外部不経済について伊東光晴氏は、マイナスの経済という意味であるから外部負経済という表現を用いるべきだとしている⁽³⁾。なお、最近の運輸白書では外部不経済という表現を使っている（たとえば74年版では39頁など）。

ここでは、外部不経済の概念について、あまり立ち入るゆとりがなく、また、その概念規定を主要な目的としているわけではないので、基本的には、上述で紹介した宇沢氏の説明が一般的と思われるので、ここでは「外部不経済」という表現を用いる。いずれにしても、外部不経済といわれる諸現象がわが国で本格的に表面化したのは、高度経済成長の過程であり、時によってはそれは経済成長の速度以上に加速化して現われていることが多い。経済成長に対する反省あるいは警告が今や単にわが国のみならず世界的規模でだされているということは、とりもなおさず、外部不経済の影響によるところ大であるのは周知のとおりであろう⁽⁴⁾。

そこで港湾における外部不経済について、おもに都市交通問題と環境破壊問題の2点にしぼって言及してみたい。なお、ここで示す外部不経済は、港湾機能によって直接現われるのではなく、港湾機能の存在とその拡充によって、より強く表面化するという意味合いであり、港湾独自の現象であるとは限らな

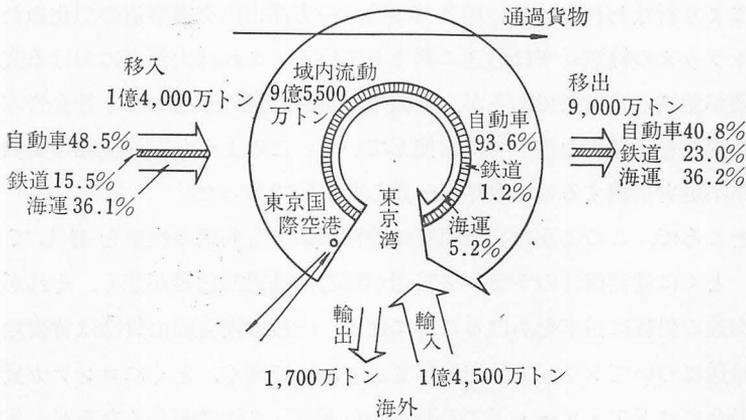


図2 東京都市圏における貨物流動

注 (1) 貨物地域流動調査及び港湾統計(年報)による。

(2) 1970年度, 輸出入は1970年である。

1973年版『運輸白書』

い。これは、たとえば大気汚染の原因が自動車の排ガス、工場等の排煙など複合的要素によることで明らかである。

(1) 都市交通と港湾

今日、大都市における最大の問題は、過密集積によるデメリットとして要約的に表現できる。とくに港湾との関係では、大都市における物流と交通が問題となり、物流量の増大は、一般に人口と経済活動の集積している大都市とその周辺部において顕著となる。とくに、都市と都市を結ぶ地域間輸送においては、高速道路網、フレートライナー、フェリーといった各種の合理化、近代化が図られてきており、地域間の物の流れは、比較的スムーズであるが、これが都市内に入るや、道路やターミナルの不備により、停滞してしまうのが実状であり、都市内輸送の合理化、円滑化こそ早急に解決を迫られる問題であると指摘されている。つまり、大都市では、鉄道、船舶等により都市に流出入する貨物であっても、末端輸送はトラック依存度が高いが(ちなみに72年における東京都市圏の域内貨物輸送量の93.6%はトラックにより、また圏外との発着量においても45.4%はトラッ

クにより行なわれている。図2参照), 一方都市内交通事情の悪化のためにトラックの輸送効率は急速に低下している。これは大都市における交通需要が急増した結果であるが, 半面で, 道路容量の不足つまり社会資本の立ち遅れを「運輸白書」では指摘している。このような交通混雑の要因に道路不足を指摘するのは数年来一貫した主張であった。

ところで, このような交通問題は港湾都市でも共通の性格を有しており, とくに港湾貨物のトラック輸送が都心部通過の色彩が強く, それが都心交通の混雑に拍車をかけることになる。一般に港湾經由貨物は背後地との輸送についてトラック輸送依存度がきわめて高く, とくにコンテナ貨物の場合にはドア・ツー・ドアの要請からトラック輸送が多くなるが, ⁶⁾ 半面で道路混雑から輸送効率は著しく低下している。横浜港に例をとれば, 港湾と背後地とを結ぶ道路が旧態依然であるため, とくに本牧ふ頭のコンテナターミナルとしての近代的な港湾機能が半身不随であるといわれている。しかも最近のコンテナリゼーションは, 経済圏の広域化によって物流圏も拡散, スプロール化を招き, 都心部通過交通の比重をさらに高めることになる。この通過交通の性格は, 港湾と背後地との輸送において, 都市内交通は単に通過的機能を果たしているにすぎないということであり, 港湾が都心部に立地しているという地理的条件のハンディキャップをも負っている。

このような通過交通によるデメリットは, 都市機能を阻害するのみならず, 騒音, 排ガスなどの交通公害として現われ, さらに生活環境にも入り込んでいる。そのため, とくに港湾都市においては, 限界を越える物流の通過は都市にとって港湾の存在そのものが負担となりかねない。その意味でも, これからの大都市における港湾は, 従来の生産と物的流通重点から生活優先への指向が望まれるのは当然であろう。ちなみに東京都では, これからの東京港は東京圏のもつ膨大な物資輸送需要のうち, できるだけ東京港で取り扱うことが合理的な貨物に限定して, 港湾整備(港湾再開発を含む)を行なう方向を打ち出している。この考え方は, 過密都市における

今後の港湾のあり方を示唆したものといえよう。また建設省によって進められている東京湾環状道路建設に対する東京都や横浜市の消極的態度にも同様のことがいえる。

(2) 港湾と環境保全

一般に開発の概念には、経済的波及効果とともに破壊的機能が表裏一体として作用するといわれるが、港湾開発もその例にもれない。とくに地域開発拠点として整備される港湾の場合には顕著にあらわれる。「運輸白書」によると、「戦後の港湾投資は、産業の発展を支えるため、あるいは外国貿易を伸長させるためのインフラストラクチャーとしての港湾の整備に重点がおかれ、産業及び貿易の振興に大きく寄与してきたが、その結果、港湾に集積した人口、工場に起因する水質汚濁、大気汚染、廃棄物の増大等港湾における公害の発生、環境の悪化が著しくなり、環境保全に対する対策の確立が急務となっている」(「運輸白書」73年版 309頁)と指摘している。これに対して、運輸省は環境保全の事業実施と法制の整備を行なっていくとして、法整備については、74年4月に港湾法等の一部改正を行ない、港湾の環境保全のために港湾管理者の権限強化等が盛り込まれた。

ところで、港湾開発と臨海工業地帯の整備は、その周辺地域と水域の自然を破壊する恐れが強いということについて、「一度破壊されるとその復元には長い時間と莫大な経費を必要とする。したがって、当然、日本の限られた水際線を利用する新しい港湾の建設に際しては、科学的な既存植生図をすべての調査計画に先行して作成させる」⁽⁶⁾べきだという、生態学的あるいは植物学的視点からの警告にも耳を傾けたい。すでに巨大都市の港湾では、港域はもちろん、港湾内まで“死の海”化している例が多いことを思うと、地方の開発拠点港湾の整備には、長期的視点から上述の問題を十分配慮すべきであろう。経済的側面では、地域開発は経済的なプラスの効果だけで測るのではなく、マイナス効果をいれて総合的に判定しなければならず、ある意味では、開発が始まってからでは遅すぎるので、予測される外部不経済の程度によっては開発を中断すること、さらにいえば開発を

しなくてすませる政策も要請されよう⁽⁷⁾。

- 注 (1) 宮本憲一『社会資本論』(有斐閣, 1967年) p. 185
- (2) 宇沢弘文『自動車の社会的費用』(岩波書店, 1974年) p. 79~80
- (3) 伊東光晴『現代経済を考える』(岩波書店, 1973年) p. 113
- (4) たとえば、『成長の限界——ローマクラブ「人類の危機」レポート』(ダイヤモンド社, 1972年)あるいはその日本版ともいわれる産業計画懇談会編『産業構造の改革』(大成出版, 1973年)など参照
- (5) 『輸出入コンテナ貨物流動調査報告書』(外貿埠頭公団等, 1973年)によれば, 主要港における輸出コンテナの77.3%, 同じく輸入の89.9%がそれぞれトラックまたはトレーラーによって輸送されている。
- (6) 宮脇昭「港湾の発達と緑の環境創造」(『港湾』1973年3月号)
- (7) 中央公害対策審議会防止計画部会中間報告(1974年6月)の環境影響評価(環境アセスメント)に関する運用指針によると, 「地域の環境保全に係る施策は, 経済成長, 産業構造, 資源問題等に係る国の基本的な施策と密接な関連を有するものであるが, これらの諸問題は, 環境影響評価以前の問題として, 検討の対象から除外する」という考え方を示している。

4. 港湾計画にみる港湾機能の特性

(1) 港湾計画と貨物需要予測方法

港湾計画とは, 狭義には港湾施設の計画で, その施設とは港湾の基本施設(水域施設, 外かく施設, けい留施設, 臨港交通施設)および機能施設(荷さばき施設, 保管施設)のことをいい, また広義には, 港湾整備5ヵ年計画のように国の経済計画としての投資計画として位置づけられている⁽¹⁾。

港湾施設の投資規模は, 港湾取扱貨物量の推計によって決定される。すなわち, 目標年次の各種の経済指標から貿易の量を算出し, 国内海上輸送量を推計し, 港湾で取扱う貨物量を算出する。次にこの取扱貨物量に見合った港湾施設の資本存在量を決定し, その目標年次までの投資規模を算出する。相関させるべき経済指標は, おもに政府の目標年次経済計画が採用

されるが、これには人口、国民総生産、鉱工業生産額、外国貿易の規模などが基本となる（内貿港の場合は外国貿易量が配慮されないのは当然である）。以上は、外貿港の全国的規模の推計であり、政府の経済計画（たとえば、1960年の所得倍増計画などの中長期計画）に直接規制される。このほか、必要によって、各地域ごとの諸経済指標も推計値として採用される。これら推計に必要な指標は、多ければ多いほど正確な推計結果が得られるとは限らず、また、指標の種類が多いほど逆に相関式が複雑になるなどの欠点もあるといわれる⁽²⁾。

このような港湾計画の特色は、貨物需要予測によって規制されるものの、より基本的には貨物量の伸びが経済の規模によって決定されるので、港湾投資の規模は従来高度成長を反映して、必然的に高水準に設定された。貨物需要は本来、港湾の存在に直接規制されず、むしろ、貿易や産業の生産規模を反映して現われる。つまり港湾機能の性格は産業資本の生産、流通過程に対して“受皿”的機能を果たしており、産業基盤港湾として整備される。したがって、貨物需要に見合った港湾投資が必要であることを意味するので、需要増が続く限り、港湾機能はつねに拡充されることになる。だから高度成長期における港湾の公共投資は産業資本に対して立ち遅れがつねに指摘されてきた。需要が先行して、供給が後追いするという意味で“社会資本追いかかけ型”投資ともいわれた。したがって、このような港湾投資はいわば“需要追随型”ということができる。1961年から第4次にわたって策定された港湾整備5ヵ年計画はつねに予測を上回る貨物量を達成して、実施の途中で計画を全面改訂する必要に迫られるほどであった。

(2) 港湾機能の特性

港湾機能の特性をみるにあたって、港湾流通の生産関係を簡単に紹介してみる。柴田悦子氏は「港湾は、交通手段としてその通路の一部に属する。鉄道線路や駅が鉄道資本の生産手段の一部として機能すると同様に、港湾は海運資本の生産手段の一部を形成する」⁽³⁾と規定している。つま

り、港湾基礎施設は、船舶によって海上輸送される貨物の量と質によって規制されるのであり、あるいは海上輸送手段である船舶によっても規制される。つまり貨物の量と船舶の大きさが港湾の規模を決定し、またそれらの質が港湾機能に変化を与える。輸送革新の担い手として登場したコンテナ輸送は、ドア・ツー・ドアの一貫輸送のために海陸輸送の接点である港湾機能に質的变化を与えたが、これはむしろ港湾荷役の合理化そのものをねらいとして採用されたことを意味する（もっともわが国の場合には米国海運資本の要請という“外圧”も無視しえないがここでは立ち入らない）。したがって端的に表現すれば、港湾の歴史は、船舶の進歩によってもたらされたものであり、逆に港湾の進歩（技術革新）が船舶の進歩に先行することができないことになる。そのため、船舶に代って登場するといわれるホバークラフトの場合には、一貫輸送の目的をさらに高度に達成するとともに、今日のような港湾機能は否定されかねないともいわれる。

ところで、港湾の施設には、岸壁などの基本施設と上屋などの機能施設からなっているが、これらの港湾諸施設の建設には巨額な投資が必要とされ、原則として公共資本によって整備される。公共資本とは国家資金と港湾管理者＝地方自治体の資金のことであるが、外貿埠頭公団のコンテナふ頭の整備には民間資金が導入されるほか、民間の専用ふ頭も土地埋立造成を除いて大部分民間資金が投入される。港湾施設が公共資本によって建設されるのは将来の貨物需要を予測しているために先行投資として投資規模が巨額に及ぶことが主因である。それは、港湾における貨物需要の波動性を吸収すべくそのピーク時を想定しているとともに、ピーク時以外における施設の遊休化費用負担分が含まれることになる。この他に施設の保全、改修などもある。これらの社会的空費部分の大半は、社会的費用として国家によって負担されることになる。したがって、これが公共資本たる故でもある。

(3) 港湾投資と港湾管理者

港湾整備の主体は港湾法では港湾管理者にあるとされるが、実質的には

国の計画が前提となっており、「極端に言えば、港湾の計画は国が実行しているともいえる」⁽⁴⁾のである。

それは、第1に、港湾機能の経済的波及効果が広域化しているとともに、外国貿易や産業政策という国家的経済政策と一体的に推進されること、第2に、港湾への投資規模が巨額であるために地方自治体の財政負担力ではまかないきれないという地方財政の制度的問題——などの影響によるものである。ちなみに第4次港湾整備5ヵ年計画（1971～75年度、事業費21,000億円）の第2年度にあたる72年の港湾施設事業費は2,655億円で、このうち国費は約50%を占め、それでもなお、港湾管理者財政は慢性的赤字を続け、地方公共団体の一般会計からの補填が71年度においては主要8港全体の収入の57%にも及んでいる。

港湾管理者財政がこのように赤字を続けているのは、地方自治財政の制度にも問題があるが、より直接的には管理者としての業務量が多岐に及んでいる半面で、収入源たる港湾料金（施設使用料）が公共規制を受けて低水準となっているところに問題があるといわれている。

注(1) 宮崎茂一『港湾計画』（海文堂、1967年）p.6～7

(2) 宮崎茂一『港湾計画』および長尾義三『港湾工学』（共立出版、1970年）

(3) 柴田悦子『港湾経済』（成山堂書店、1972年）p.15

(4) 宮崎茂一、前掲書 p.9

5. 需要追従型から需要調整型への課題

以上でみてきたことは、港湾計画のパターンが需要追従型であることを特色の一つとして位置づけたものであるが、それは、港湾機能の特性に起因するとともに、わが国の経済成長政策の必然的結果でもあった。

需要追従型投資に対する対比概念としては需要調整型あるいは供給主導型投資が考えられる。この発想の背景として、第1に港湾を取り囲む外部条件の変化、つまり経済成長を困難にしている一般的条件、第2に外部条件に規制され

つつも港湾の内部条件の変化および港湾から外部条件への働きかけ——ということに便宜上分類して考察してみる。

(1) 外部条件の変化

これは経済成長を続けていくことが困難になった理由をあげるだけで十分理解されうるものである。公害、環境破壊など外部不経済要因が第1にあげられ、第2に資源、エネルギーの枯渇に伴う問題、第3に以上の1、2の問題に対処すべく、省資源、省エネルギー型産業構造への転換、あるいは脱公害型産業立地への志向。これらを集約化して経済発展の“量から質”への転換、あるいは成長抑制への要請という図式が想定される。産業構造の変化は当然貿易構造にも変化を与える。たとえば、資源消費型産業は外国に立地されることが要請され、重化学工業品中心の輸出構造も変容し、二次加工品の輸入が増加し、輸出は技術集約型あるいは知識集約型商品の比重が高まるといわれる⁽¹⁾。

(2) 内部条件の変化

以上で述べた経済環境の変化を港湾ではどのように受け止められているか、あるいは環境変化をいかに受け止めるべきかについて考えてみる。まず経済環境の変化は当然貨物需要の量と質を変えていくことが指摘できる。港湾貨物の場合には貿易構造の変化が直接的に影響を及ぼす。

この量と質の関係に関連して、需要予測の数値の数量と金額の対応関係について次のような指摘があるが、それは港湾貨物にも適用されるといえる。すなわち「いわゆる経済統計は貨幣価値をもって標示されることが多い。その場合の物価変動による差異はもちろん、さらに付加価値をもって標示される場合はわが国産業の付加価値上昇のすう勢は、付加価値1単位当り輸送貨物の軽量化を意味する。このことはわが国の国民総生産に対する輸送量の弾性値を低下させる要因となる。さらに関連していえば、将来に予想される国民総生産における三次産業部門のウエートの増加は上記と同様の要因となり得る」⁽²⁾。

次に港湾整備計画の基本となる貨物需要予測との関係でみると、従来の

予測数値には原則として経済成長を抑制する要因がなかったため、経済成長と貿易の伸びに見合った貨物量が想定された。その意味で貨物量の規模とその伸びが高水準に設定されるのはむしろ当然であった。しかし、これからの需要予測にはすでに述べた外部不経済など成長を抑制するような要素を当然配慮されるべきであるということである。もっとも、外部不経済の社会的費用を需要予測数値として計量化することは困難であるといわれるが、仮りに困難であるにしても、需要予測の伸び率を高水準に保てる要素たり得ないことは必至であろう。

以上のことは、港湾に求められる機能にも大きな変化をもたらすことになろう。従来いわれてきた社会資本の不足論は港湾貨物需要とその供給との関係で問題とされ、そのため産業基盤強化の港湾投資が急がれ、貨物需要の先行性に対していわば“後追い投資”であった。これを需要調整型では、港湾貨物需要そのものを規制するように港湾の側から積極的に働きかけるということであり、さらには貨物の輸送需要発生源たる生産活動に対しても抑制的に働きかけようという考えである。港湾が需要に対して受身的姿勢から逆に能動的姿勢に価値転換を図っていくことになる。

この考え方は、政府の景気調整策として行なわれる公共投資抑制策と同様の効果を意図している。これは今日の総需要抑制政策にみられるように一時的な政策であるが、ここでは、長期的視点から交通運輸政策として見直してみようということである。つまり港湾という公共資本の側から省資源、脱公害型産業と経済成長抑制の方向に側面から寄与しようということでもある。さらにいえば、これからの港湾計画（投資）は港湾貨物の総需要を港湾の側で規制して、経済の発展を図っていくということになる。このような考え方は何も港湾だけの議論でなく、道路などを含めた社会資本全体の問題でもあるということである。

すでに運輸省でも、運輸省が71年に策定した「昭和60年(1985年)の総合交通体系」を全面的に見直して、省資源・省エネルギー時代の“需要調整型”の交通体系を確立し、これに対する誘導行政を打ち出す方針で検討を進めている。

これは運輸政策審議会の総合部会でまとめられるが、“需要調整型”はこれからの交通政策でも市民権を得ることが期待される。

注(1) このような産業構造の変化については、前掲『産業構造の改革』に詳しく提言されており、また最近では産業構造審議会が省資源型など新しい産業構造の方向づけを行なっている。

(2) 田野稔・岡田博「輸送の成長と循環」(『輸送展望』1973年10月号)

<付記>

紙数の都合で、具体的論証および「需要調整型」港湾への方法論が欠落するとともに明確な結論を出し得ずに終わってしまった。それは本稿の論理的構成員の不十分さを示すことにもなると思われるが、あわせて今後の課題としたい。