

港湾補助と港湾経営

金 亨 泰

Kim Hyung Tae

(青山学院大学大学院)

目 次

1. はじめに — 問題の提起 —
2. 日本および欧米諸国における港湾補助の現状
3. 港湾補助の根拠
4. 独立採算制と港湾経営
5. むすび

1. はじめに — 問題の提起 —

港湾管理主体に対して外部からの補助はできるかぎり避けるべきであるかどうかは、きわめて重要な問題である。日本をはじめ先進諸国において、多くの港湾がしばしば外部から補助されている。港湾に対する補助は特別な場合に限られるものではなく、むしろそれが一般的であるとするならば、本来港湾は剰余生産が不可能な産業であり、港湾補助は当然のものであるという議論もありうる。その場合においては、「港湾に対する補助ははたして妥当であろうか」という疑問そのものが問われるであろう。ところで、港湾に対する補助を正当化する論拠はいかなるものか、及び、その妥当性については分析を要する問題である。本論文においては、以上の問題意識を港湾経営の観点からとらえて、港湾補助の妥当性を検討し、またその論理の客観性を吟

味すると同時に、あわせて港湾管理主体の独立採算制および港湾経営の意味を明確にするつもりである。

2. 日本および欧米諸国における港湾補助の現状

日本の港湾管理者の形態には、地方自治体、港務局、一部事務組合の三つがある。「港務局」は経営原則として独立採算制を建前としているが、現実にはいまだ実現していない。地方自治体が港湾管理者である港湾のうち、企業会計が実施されているのは、ごく一部である。しかし、全体的にみると港湾財政は自治体の一般会計に組み込まれているので、港湾財政が一般会計から独立しておらず、独立採算制も実施されていない。もちろん、神戸港のように先進的な港湾においては、港湾財政が一般会計から独立し、独立採算制が達成されているが、それは例外的ケースである。そこで、全体的にみると、日本の港湾管理者の独立採算制は実現していないといえる。その結果、港湾収支の不均衡は、自治体もしくは国家によって補助されているのが一般的である。(表1参照)

表1 主要8港官庁会計方式による歳入内訳の推移

(単位：百万円)

年度	港湾収入	国 支	庫 出	県(市町村) 負担金受益 者負担金等	公 債	一般財源	その他	合計					
58	61,214 (29.9)	100	16,269 (7.9)	100	1,784 (0.9)	100	62,465 (30.5)	100	44,335 (21.7)	100	18,622 (9.1)	100	204,689 (100)
59	62,324 (30.4)	102	13,399 (6.5)	82	2,281 (1.1)	128	57,344 (28.0)	92	49,891 (24.4)	113	19,582 (9.6)	105	204,821 (100)
60	69,896 (29.5)	114	13,923 (5.9)	86	1,728 (0.7)	97	60,534 (25.5)	97	60,483 (25.5)	136	30,737 (12.9)	165	237,301 (100)
61	73,369 (29.7)	120	13,737 (5.6)	84	1,683 (0.7)	94	53,956 (21.9)	86	62,045 (25.1)	140	42,124 (17.0)	226	246,914 (100)

注(1) 主要8港とは、東京、川崎、横浜、名古屋、大阪、神戸、下関及び北九州の各港をいう。

(2) 海岸保全関係及び土地造成関係は含まない。

(3) 右側の数字は58年度=100とした指数、()内は構成比(%)である。

(4) 港湾収入は、施設使用料、役務利用料、占用料等の収入である。

(5) その他は、貸付金元利償還金、精算還付金等の収入である。

(6) 直轄工事の国の負担額は港湾管理者の財政には関係がないため除外してある。

(出所) 運輸省編『運輸白書』昭年63年版.p.117

特に、国家による補助の詳細な内容は「港湾法」に規定されている。つまり、国家による港湾補助は法律によって裏づけられているのである。例えば港湾の基本施設に対する国の補助率をみると（表2参照）離島、北海道等の港湾への補助率が高いのは、その地域の開発振興策の一環として行われており、特殊なケースと考えられる。他方、上記以外の一般的地域においては、その港湾が国家の利害にとって重要な位置を占める港湾、即ち、重要港湾および特定重要港湾である場合には補助率が高くなる。特定重要港湾の場合、貨物量および港湾施設の整備のいずれの状況も地方港湾より優れているので、財政状況が良好になる可能性に富んでいるといえる。しかし、実際には特定重要港湾の方が地方港湾よりも補助率が高い。

表2 港湾事業の負担率、補助率一覧表（昭和58年度）

1. 港湾整備勘定

1-1) 改修事業・局部改良事業

地域	事業区分	水域施設、外郭施設	保留施設	臨港交通施設	港湾施設用地	備考
内地	改修事業	特定重要港湾 5/10 重要港湾 4/10 地方港湾 7.5/10	5/10～7.5/10 5/10 4/10 —	5/10 5/10 4/10	— — —	— — — 港湾法
	局部改良事業	1/3	1/3	1/3	—	
北海道	改修事業	特定重要港湾 9.5/10 重要港湾 地方港湾	7.5/10	7.5/10	7.5/10	北海道開発のためにする港湾工事に関する法律
離島	改修事業	重要港湾 9.5/10 地方港湾	7.5/10	7.5/10	—	離島振興法
	局部改良	2/3	2/3	2/3	—	
奄美	改修事業	重要港湾 9.5/10 地方港湾	9/10	9/10	7.5/10	奄美群島振興開発特別措置法
沖縄	改修事業	重要港湾 10/10 地方港湾	10/10	10/10	10/10	沖縄振興開発特別措置法

※1 外貿定期和国航路施設 { 横浜・神戸・北九州（門司区） 7.5/10
東京・名古屋・四日市・清水・大阪 6/10 } 但し外貿二次航路は5/10
水域・外郭、保留施設

（出所）日本海事広報協会『日本の港湾』1985年 p.13

ところで、港湾に対する外部からの補助は、欧米諸国の港湾にも見られ、決して日本の港湾に固有な現象ではない。ただし、日本のように法律をもって港湾補助を実施している国は、フランスなどの一部の国を除いてほとんど見られない。

次に、欧米諸港における港湾補助の現状を見てみよう。ただし、紙幅が限られているのでここでは概略にとどめる。まず、〈表3〉を参照されたい。

表3 西ヨーロッパ諸国における港湾投資費負担の比較

国名	投資費負担	管理維持費負担	参考
ベルギー	水門 防波堤 航路 国家	市・ポート・オーソリティ ポート・オーソリティ 国家	
デンマーク	水門・防波堤・航路	ポート・オーソリティ ポート・オーソリティ	
西ドイツ	水門・防波堤……市・州 航路 { 港湾地域外…国家 港湾地域…T・A	市・州 国家 T・A	T・A (Territorial Authority)
フランス	自治港 水門・防波堤 航路 非自治港 水門・防波堤 航路	80%…国家 20%…ポート・オーソリティ 30~50%…国家 70~50%…商業会議所	国家
アイルランド	水門・防波堤・航路	ポート・オーソリティ ポート・オーソリティ	
イタリア	自治港 防波堤・航路 国営港湾 防波堤 航路	国家・ポート・オーソリティ 80%…国家 20%…市・郡	国家 イタリアの港湾には水門がない。
オランダ	Havenbedrijven Havenschappen	{ 水門… $\frac{2}{3}$ 国家・ $\frac{1}{3}$ 市 防波堤… $\frac{2}{3}$ 国家・ $\frac{1}{3}$ 市 航路… $\frac{2}{3}$ 国家・ $\frac{1}{3}$ 市 水門・防波堤…港湾によって相違 航路……国家	国家
イギリス	水門・防波堤・航路	ポート・オーソリティ ポート・オーソリティ	

出所：F.Suykens; Ports should be efficient (even when this means that some of them are subsidized), Maritime Policy and Management, Vol. 13, 1986, p.p. 121-122.

<表3>は、西ヨーロッパ諸国における港湾の基本施設に対する港湾補助の状況を示したものである。これを一見すれば、当該諸国における港湾補助の概要が理解されよう。

さらに、<表3>から港湾補助に対する2つの考え方が読みとれる。第一に、イギリス、アイルランド、そしてデンマークのように、国による補助が行われない場合である。第二に、フランス、ベルギー、オランダ、そして西ドイツ（さらに<表・3>には掲載していないがアメリカを含めて）のように、国による港湾補助が行われる場合である。

イギリスにおいては、港湾は伝統的に一種の産業であるという強い意識をもって、港湾経営が行われているので、国家による港湾補助はほとんどないと思われる。例えば、従来は国家管理下にあったBTDBさえも1981年に

民営化されるに至ったのである。港湾が一種の産業であるから当然に収益性が重視されるという考え方は、次のようにロッチデール報告書のなかにも示されている。「港湾サービスが公共サービスであるがために、ポート・オーソリティの財政を健全にすることが制限されるとするならば、我々は港湾の公共サービス概念を拒否する。主要港湾の場合、公共サービスの提供を商業ベースで行なってはならない、という理由は全くないのである。」¹⁾ これはイギリスにおける港湾財政のあり方を示している典型的例である。

反対に、西ヨーロッパ大陸の場合、基本的には港湾経営の形態をとっているものの、社会資本としての港湾の性格が強く認識され、国による港湾補助が行われている。これらの港湾において国による港湾補助を行なう理由としては、様々な要因があるが、その港湾が置かれている立地的・社会的条件を無視することはできない。つまり、ロッテルダム、アントワープ、ルアーブル、ハンブルグなどの場合、ヒンターランドが同一地域であるため港湾間の競争が激しい。さらに、その競争に対して様々な対抗策を講じなければならず、その手段の一つとして国家による補助がなされているのである。ところが、同じ西ヨーロッパ大陸の中でも、フランスとそれ以外の国々の場合とでは、補助に対する考え方が異なる。即ち、フランスは港湾間の国際的競争を意識して自国港湾の利用度を高めるために国家政策の一つとして港湾補助を実施しているのである。²⁾ これに反して、ロッテルダム、アントワープ、ハンブルグのような河川港の場合、河川がもつ意味が非常に重要となる。即ちこれらの港湾が所在する国家においては、河川による内陸水路が重要な交通手段であり、特に国土の多くの部分が河川よりも低地に属しているオランダベルギーにおける河川の管理は、港湾が所在する特定地域にとってだけでなく、国家的な観点からも非常に重要である。また、これらの国々の港湾は、中継貨物に依存する比率が高い。つまり、河川の浚渫、水門、防波堤などは国家全体的にその重要性が認められ、これらの港湾施設に対する補助が行われているのである。

アメリカの場合も補助はなされているが、それは西ヨーロッパ諸港と異なり、港湾が国防上重要な位置を占めるためである。³⁾ その結果として、ポー

ト・ヘッド・ラインの外側における施設の整備は連邦政府の責任に属している。それで、泊地、航路の浚渫は、国防省の海軍工兵隊が担当しており、灯台、浮標施設は、沿岸警備隊が整備・管理している。⁴⁾ (ただし、セント・ローレンス航路はこの例ではない。)

次に、港湾補助の形態も国によって多様である。例えば、航路・水門・防波堤などの基本施設を国、又は公共団体のように、港湾管理主体以外の者が整備し、かつその施設投資にみあう利用料金の徴収もしていない場合もあれば、港湾財政を自治体の財政の一部に組み込むことによって、港湾経営から生ずる収支不均衡分が自治体の一般会計から補填される場合もある。また、アメリカのように、「議会で承認を得た直接の支出金、税の裏づけのある債券、ポート・オーソリティより徴収される税、課税の免税、市または郡の行政事務を正常に行う上で地域社会に対する公共サービスの形で港湾当局に与えられる間接助成」⁵⁾なども港湾補助である。ここでいう港湾補助の概念は次のとおりである。即ち、「港湾投資の最小報酬率が、その港湾に投資される資本の機会費用を下廻る場合には、その港湾プロジェクトは、補助を受けている」⁶⁾ということである。

3. 港湾補助の根拠

前章においては日本をはじめ、欧米諸国の港湾に対する国家補助の現状を概観した。次に、港湾補助の論拠はいかなるものかを指摘し、それが客観的に成立するかどうかを検討する。

一般的に港湾補助が正当化されるのは、港湾収入で港湾費用を賄うことができない場合である。換言すると、港湾料金がその原価水準以下に抑えられることが正当であると認められる場合である。それゆえ、ここでは港湾料金が原価を下廻る水準で決定される原因を批判的に検討する。

港湾料金が原価よりも低く、かつそれが妥当であるとする論理は、あまり明確には論じられていない。しかし、それはおそらく次のように整理することができると思われる。即ち、①港湾は社会資本であるということ、②港湾

サービスの生産は費用逓減の下で行われていること、③港湾は所得移転目的または地域開発目的のための政策的手段であること、等である。以下、これらの要因について詳細に検討する。

まず、港湾は社会資本であるからその投資費用の全てを利用者から徴収することは望ましくない、ということを検討してみよう。社会資本の概念は、明確でなく非常に曖昧な概念である。つまり、社会資本は政策論上において国家の経済活動を合理化させるための概念にすぎない。⁷⁾そこで、社会資本の概念を、①公共サービス、②重要産業、③公共性、等のようにより明確な概念として解釈することによって分析する。

第一に、港湾は公共サービスであるから、その料金を原価によって決定するのは好ましくない、ということである。ところで、公共サービスは「排除不可能性」と「消費の集団性」という特質を有する。前者は、特定の消費者をそのサービスの消費から排除することは不可能であるということであり、後者は、あるサービスが多くの人々によって同時に等量消費されるが、その消費によって混雑現象が生じないということの意味する。港湾や道路などの場合、「排除の不可能性」という特質は満たされるが、「消費の集団性」は満たされない。したがって、港湾が公共サービスである、という理由で料金を低く抑えるべきであるという論理は成立しないことになる。ここで、前述したロッチデール報告書の指摘を再度想起してみよう。「港湾サービスが公共サービスであるがために、ポート・オーソリティの財政を健全にすることが制限されるとするならば、我々は港湾の公共サービス概念を拒否する。主要港湾の場合、公共サービスの提供を商業ベースで行なってはならない、という理由は全くないのである。」

第二に、港湾の社会資本概念を国民経済における重要産業であると解釈して、港湾補助の妥当性を検討してみることにする。港湾が国民経済に欠くべからざる重要産業であるのはいうまでもないことである。例えば、昭和30年代の後半に発生した船込問題は、いわゆる「港湾問題」にまで進展し、国民経済の順調な再生産に深刻な影響を及ぼしたのは周知のことである。また、港湾は次のような経済および社会開発効果がある。⁸⁾ ①直接経済効果 — 流通経費の節

約、付加価値の増加、事業効果 — ②地域経済効果 — 地域所得の向上 — ③国民経済効果 — 国民所得の向上 — ④コミュニティ効果 — 住民サービス向上、地域ストック増加 — ⑤国土開発効果 — 人口、産業の配置 — 等等。

ところで、港湾が以上の経済および社会開発効果を有し、地域社会および国民経済において重要な役割を演ずることと、原価を下廻る水準で港湾料金を決定することとは何の関係もない。港湾に対する投資も稀少資源の投資である限りは機会費用を発生させる。したがって、投資される資源が、他の分野に投資されるとしても、港湾投資のような開発効果を有するのであるから、港湾投資だけが特別に取扱われる必要はない。また、港湾投資の所得発生や雇用創出などの効果が他分野に対する投資効果よりも大きい場合にも、それだけでは港湾料金が原価を下廻る理由とはならない。もし、港湾投資の外部経済が大きく、かつ港湾管理主体の独立採算制が維持できない場合には、外部経済の内部化が考えられ、それによって港湾収支の不均衡分をカバーすることができよう。要するに、港湾が地域社会や国民経済において重要な役割を演ずることと港湾料金が原価水準を下廻ることとは、全く関係がないということである。

第三に、港湾の社会資本概念が公共性概念として理解される場合である。公共性概念も非常に多岐にわたって用いられ、曖昧な概念となっている。しかし、交通機能としての港湾の公共性は「排除不可能性」に他ならないであろう。⁹⁾ つまり、それは港湾が広く公共に提供されるべきであるという「公正性」になる。この意味における港湾の公共性は、たしかに認められるが、この場合においても、港湾の公共性と原価水準以下の港湾料金の決定とは何らの関係を有しない。

以上のように、港湾サービスは公共サービスであり、また、港湾は重要産業でもあり、そして港湾機能は公共性を有する。港湾の社会資本の概念を以上の意味で解釈すると、たしかにそれは認められるが、既に分析したように港湾が社会資本概念であるからといって、港湾料金が原価を反映することを否定する理由にはならない。

次に、港湾は費用通減産業、つまり規模の経済が作用するために、料金を限界費用によって決定し、その場合に発生する港湾管理主体の財政赤字は補助によって賄う、ということである。これが意味するところは次の通りである。社会的厚生をSW、生産者余剰をTR、消費者余剰をCS、社会的費用をTC、とすれば、社会的厚生SWは①式としてあらわすことができる。

$$SW = TR + CS - TC \cdots \cdots \textcircled{1}$$

ここで、SWを極大化させるための条件は、②式になる。

$$\frac{d}{dq} (TR + CS - TC) = 0 \cdots \cdots \textcircled{2}$$

$$\frac{d}{dq} (TR + CS) = \frac{d}{dq} TC = MC \cdots \cdots \textcircled{3}$$

③式の左辺は、需要曲線 $D = P(q)$ の面積であり、右辺は、外部性がないことを前提にすると、港湾管理主体の港湾サービス生産の限界費用である。そこで、

$$TR + CS = \int_0^q P(q) \cdot dq \cdots \cdots \textcircled{4}$$

④式を③式に代入すると、

$$\frac{d}{dq} (TR + CS) = \frac{d}{dq} \int_0^q P(q) \cdot dq = P(q) = MC$$

つまり、社会的厚生は、価格＝限界費用が成立するところで最適化される。この場合、社会的厚生は最適になるが、港湾管理主体には（平均費用－限界費用）×生産量に相当する分だけの収支不均衡が発生する。ところが、それは一括定額税を徴収して補填するならば、その問題は解消される。港湾サービスが費用通減状況で生産されるならば、以上の論理は妥当と考えられる。つまり、限界費用で料金を決定して、それによって生ずる収支不均衡分に対しては、外部の補助によって補填するのが、資源の効率的配分と社会的厚生を最適化を達成することになるのである。このような観点から港湾補助がなされるものであるとするならば、それは客観的に認められる。¹⁰⁾

ところで、問題は大都市港湾の場合、規模の経済が無限に作用するとは限らない。つまり、ヒンターランドへの道路整備、その他の流通経費を含めた港湾開発費用を考慮するならば、港湾サービスの生産は、費用通増の下で行われているかもしれない。¹¹⁾ところが、港湾サービスが費用通減下で行われるとするならば、港湾補助は妥当と認められるのである。

最後に、港湾投資が後進地域の開発を目的とする所得移転的・政策的観点からなされる場合、港湾補助は妥当と認められるのである。この場合の港湾投資は、いわゆる公共投資として、地域の均衡的発展、あるいは当該地域における港湾機能の必須性に基いて行われるので、収益性は見込まれない。したがって、この場合の補助は妥当であると認められるのである。

以上の分析を通じて、港湾補助が認められるのは、所得再配分目的の港湾投資と港湾サービスが費用通減下で行われる場合であり、社会資本としての港湾機能から港湾補助が認められる根拠はないことが確認された。

4. 独立採算制と港湾経営

港湾管理主体の独立採算制を前提にすると、港湾補助論は認められなくなる。本章では、独立採算制と港湾経営の意味を吟味する。港湾管理主体に独立採算制が成立するのは、どのような条件下においてであろうか。それは「港湾収入によって港湾費用、つまり取替ベースによる資産の減価償却、借入金に対する利子、租税を償った後に残る金額が、さらに港湾の拡張、改良、調査等に必要とされる費用を賄うことができる場合」¹²⁾である。以上の意味における港湾管理主体の独立採算制は、ロッチデール報告書の指摘によるとイギリスの港湾が目指している目標でもある。即ち、イギリスにおける「港湾は、運営費を償った後、借入金に対する利子、取替ベースによる資産の減価償却、租税、偶発的災害や小規模の改良のための積立金を港湾収入によって賄うことを目指すべきである」¹³⁾というのである。港湾の独立採算制を日本の港湾管理者の立場でいえば、港湾管理者は「少なくとも管理費、公債利子、減価償却費を償うに足る経常収入をあげなければならない」¹⁴⁾というこ

とを意味する。港湾経営は、以上の意味における独立採算制が維持されるときに、はじめて成立するであろう。このような観点から、港湾経営は、高度の経営能力の発揮を必要とする港湾管理を意味することになる。より具体的にいうならば、港湾経営は「個々の港湾建設費及び管理の経費をできるだけ節約し、経費を償うに足る料金を設定してもそれが高くないようにすべきであるし、たえず雇客である港湾利用者のニーズをマーケティングによって正確に捉え、サービスの質の向上をはからねばならない」¹⁵⁾ということになる。

以上のような港湾経営をもたらす理念は「私益と公益の調和」にある。港湾経営を通じて港湾管理主体の健全な財務構造を維持することこそが、港湾管理主体、さらには当該港湾の地域社会に寄与することにもなるといえよう。

さて、独立採算制は港湾経営に非常に重要な意味をもつが、それが前提になるということは、必ずしも効率的港湾経営を保障するものではない。独立採算制が前提になる時に生産される港湾サービスは、港湾管理主体の経営能力が最大に発揮される水準で生産されるという保障はない。つまり、その場合における生産費用が最小化することを保障しない。いわゆる「X非効率」の発生可能性があるのである。特に、港湾サービス市場のように「独占的な市場、あるいは効率的市場に直面していても競争者に対してなんらかの規制を加えることが可能である場合には、収支均衡の条件が経営の効率を高める incentive とはならないで、かえって差別価格などの価格政策の適用、あるいは規制の積極的発動など資源の配分を歪めるような手段がとられる可能性がある」¹⁶⁾。その結果、港湾サービスを生産する「公企業に課された収支均衡の制約は経営の効率を高める効果をもたないばかりか、その存在の故に資源配分を歪めるような市場への干渉を求めかねない」¹⁷⁾といわなければならない。

以上のように、独立採算制が自動的に確保されるような価格政策の下においては、港湾経営主体の経営能力が最大限に発揮されない場合がある。このような場合、経営能力の最大の発揮への incentive を制度的に導入することが必要とされる。例えば、次のようなことも考えられる¹⁸⁾。つまり、①港湾管理主体における経営指標と効率指標を、それが効率性を端的に示すような

形として明示し、時系列的にも、また、外国や国内の港湾管理主体のそれと比較できるようにすること、②港湾管理主体を効率改善にとって好ましい方向に「機能的」に民営化すること、または競争条件を公平にした上で私企業と競争させること、そして③参加システムの導入と発展、などである。要するに、港湾における独立採算制は、それが自動的に確保されるような価格政策を前提にすべきではないということである。むしろ、独立採算制は一つの目標として提示され、港湾管理主体がそれを目指して経営することが望ましい。

5. むすび

日本の港湾管理者は、外部からの港湾補助を前提にして港湾管理を行なう傾向が強い。それは、特定重要港湾になるにつれて国の補助率が增大することによく反映されている。港湾補助が港湾の社会資本概念のために行われるものであるとすれば、それは問題を内包しているといえる。港湾サービスが費用通減の下で生産され、また、後進地域への所得移転のために港湾投資が行われるならば、その場合に発生する港湾収支不均衡分に対して補填される補助は妥当であると認められる。しかし、大都市港湾になるにしたがって、ヒンターランドへの道路整備等の港湾開発費用が大規模に増加しつつある今日の状況においては港湾サービスの生産が、はたして費用通減の下で行われているかどうかは疑問である。もし現在の港湾サービスの生産が費用通増の下で行われているとするならば、補助の論拠はなくなる。このような環境の変化にもかかわらず、日本の港湾管理においては依然として補助を前提にしているのは大きな問題点であるといわねばならない。

港湾経営は、補助を前提とした上で行われるものではなく、港湾サービス生産の費用最小化の追求過程で達成されるものである。もし、経営効率を最大限に発揮して港湾経営を行なったとしても、なおそのうえで、収支不均衡が生ずる場合には、当該不均衡分に相当する補助は妥当であろう。現在の日本の港湾管理者に対する補助は、このような論拠の下で行われているとは思

われない。

- 注1) Ministry of Transport, Report of the Committee of Inquiry into the Major Ports of Great Britain, 1962, p.60
- 2) A. Vigarie, "State Aid for Seaports: A Cartesian Position in the French case" Maritime Policy and Management, Vol. 13, No. 2, 1986, pp. 121 ~ 122 .
- 3) H. S. Marcus, J.E. Short, J. C. Kuypers, P. O. Robert, Federal Port Policy in the United State, Cambridge: The MIT Press, 1976, p. 22.
- 4) アメリカにおいては、連邦政府の予算によるポート・ヘッド・ライン外側の港湾施設に対する整備がしだいになされなくなってきつつある。さらに、これらの施設整備費用は、ポート・オーソリティが負担する可能性が高くなりつつある。実際、1970年代以降、アメリカ連邦議会が港湾の浚渫を承認したプロジェクトは一件もない。J. E. Baudelaire, Port Administration and Management, Tokyo: The International Association of Ports and Harbours, 1986, p. 254 .
- 5) 日本港湾協会・国際港湾協会財団『欧米諸国の港湾管理とその財政（上巻）』1978年, p. 204 .
- 6) R. O. Goss, "Seaports should not be subsidised," Maritime Policy and Management, Vol. 13, No. 2, 1986, p. 87.
- 7) 最もよくいわれる社会資本の概念には、ロストウの次のような指摘が挙げられる。「①懐妊期間と償却期間が長いこと、②投資における非分割性、③社会資本から得られる利潤が、その性質上、個別企業ではなく、全体としての共同体へ帰属する」(W. W. Rostow, The Stages of Economic Growth, Cambridge: Cambridge University Press, 1960, p. 25.)。ところが、以上のような概念は、固定資本には一般的にみられる共通の性質であるから、社会資本と固定資本を質的に区別することができない。宮本教授は、社会資本の概念としていくつかの特徴を指摘するが、その特徴の一つとして「権力的性格

あるいはイデオロギーとの関連を捨象して経済的な性格のみで判断することは一面的である」と指摘している。(宮本憲一『社会資本論』, 有斐閣, 1976年.

p. 9.

- 8) 川崎芳一『港湾計画主体のあり方に関する実証的研究』, 1985年. p. 146.
- 9) 交通の公共性をこのように解釈している論文として次のようなものがある。藤井弥太郎「輸送サービスの公共財的性格」日本交通学会編『1966年交通学会年報』, 岡野行秀「航空輸送の役割とその評価—交通の『公共性』に関して—」日交研シリーズA-20, 日本交通政策研究会, 1974年.
- 10) ところが, この場合生産費用が最小になる保障がないことに注意する必要がある。というのは, (平均費用—限界費用)の差額に対しては補助を受けることができるので, この場合, 限界費用が最小になる incentive が存在しなくなる。つまり, 最大限の経営努力への incentive が失なわれるのである。最適条件を満たすことが不可能になる場合には, 次善策として, 平均費用価格原理の採択が受入られる。平均費用価格原理の導入が望ましいのは, 次の理由による。即ち, 消費者の公共料金の引上げに対する反対圧力は非常に強いが, 公共部門の費用の公共負担(租税)の増加に対する反対はあまり強くない。そこで, 限界費用で価格を決定し, 費用最小化が成功しなくても, 料金収入をこえる費用は比較的容易に公共的負担に転嫁することができる。一方, 平均費用で価格を決める場合は, 料金引上げを利用者に納得してもらうためにも, 費用最小化のためのあらゆる努力がなされていることを示す必要があり, 費用最小化への誘引は大きい。完全な費用最小化が期待できるならば, 平均費用価格原理より限界費用価格原理の方が望ましい。しかし, 費用最小化が完全でない場合は, 費用最小化への誘因がより大きいであろう平均費用価格, いわゆる独立採算制の方が望ましい次善策であろう。根岸隆「公共料金」岡野行秀・根岸隆編『公共経済学』, 有斐閣, 1973年. p. 78~79.
- 11) 「ヒンターランドへの輸送費, その他の流通費を含めた, 港湾サービスの生産費構造を考慮すると, 規模の経済が無限に作用するものではない。」
E. Bennathan, A. A. Walters, Port Pricing and Investment Policy for Developing Countries, Oxford University Press, 1979, p. 50.

- 12) J. E. Baudelaire, op. cit. p. 249.
- 13) Ministry of Transport, op. cit. p. 63.
- 14) 岡野行秀「外部環境の変化と港湾経営」日本港湾経済学会編『港湾経済研究』(第22号), 1984年. p. 25.
- 15) 岡野行秀・前掲論文, p. 29.
- 16) 岡野行秀「交通調整と『次善』問題—『イコール・フットィング』論をめぐって—」大塚久雄・小宮隆太郎・岡野行秀編『地域経済と交通』, 東京大学出版会, 1971年. p. 340.
- 17) 岡野行秀・前掲論文 p. 340.
- 18) 九尾直美「公企業の経営形態—公共性と効率性を両立させるシステム—」岡野行秀・植草益編『日本の公企業』, 東京大学出版会, 1983年. p. 207 ~ 213.