

平成 22 年度国土政策関係研究支援事業 研究成果報告書

港湾整備事業における行政体制の実態と  
戦略的方向性についての研究

大阪市立大学大学院創造都市研究科客員研究員

林 昌宏

〈共同研究者〉

大阪市立大学大学院創造都市研究科准教授

瀬田 史彦

# 目 次

I. 研究目的・意義	1
II. 研究手法	2
III. 成果内容	4
○ 要旨	4
○ キーワード	5
○ 本編	6
1. はじめに	6
2. 分析視角とその方法	8
2-1. 港湾整備事業をめぐる行政体制に関する先行研究	8
2-2. 本研究における分析課題	12
3. 戦後のわが国の港湾整備事業のプロセスとその特徴	13
3-1. 戦後日本の港湾における取扱貨物量・貿易額の変化	
－港湾統計の分析から	13
3-2. 港湾整備事業における地方分権的な制度の確立	17
3-3. 港湾整備の大規模化とそれをめぐる政府間関係	20
3-4. 国際コンテナ輸送競争の熾烈化と行政の対応	29
4. 欧米の港湾整備事業の分析－ロッテルダム港・ハンブルク港を中心に	35
4-1. 欧米の港湾整備事業の特徴	35
4-2. ロッテルダム港の港湾整備事業	
－ロッテルダム港湾公社の設立・活動を中心に	36
4-3. ハンブルク港の港湾整備事業	
－ハンブルク港湾公社の活動を中心に	40
5. 港湾整備事業における行政体制の戦略的方向性	45
5-1. わが国の港湾整備事業における行政体制の特徴	45
5-2. 戦略的方向性についての考察	47
5-3. 今後の研究課題	49
○ 資料編	50
○ 本編ならびに資料編の引用・参考文献	57
○ 参考文献一覧	59

## I. 研究目的・意義

近年、物流がグローバル規模で活発化し、国際的な港湾間競争が激化している。このためアジア各国は、国家戦略として港湾の大規模化を進め、シンガポール港や上海港、釜山港などが世界トップクラスの取扱貨物量（コンテナを含む）を誇るようになった。これらについては、アジア各国の港湾がクローズアップされる傾向にあるがヨーロッパの港湾も堅調を維持している。

世界各国の港湾の大規模化が進んでいる状況において、わが国のそれは、港湾法に基づき地方自治体が整備・管理する制度になっている。そして、神戸港や横浜港などの主要港湾は、1980年代まで世界のメインポートの地位を保持していたが、近年では整備が遅れたことなどによってコンテナ船の基幹航路から外れることになり、釜山港などの「フィーダーポート化」も進んでいる。こうした現状を受けて、ようやく国土交通省の主導のもとに国際競争力の強化に向けた港湾施設の整備が実施されるようになった。国土交通省が港湾の国際競争力の回復に向けて導入した政策として、2004年のスーパー中核港湾政策、2006年の東京、横浜、大阪、神戸各港の埠頭公社（財団法人）の株式会社化の決定、2007年の大阪湾3港（神戸港、尼崎西宮芦屋港、大阪港（堺泉北港を含む））の一開港化の実現、2010年7月の国際コンテナ戦略港湾政策があげられる。

今日、空港や道路など社会基盤整備が過剰であるといった批判が多数存在するものの、わが国の港湾の国際競争力を回復させ、貿易立国としての地位を保ち続ける必要性を鑑みれば、上述した一連の港湾をめぐる政策は、積極的に導入されて然るべきである。ただし、都道府県や政令指定都市など地方自治体が港湾を整備・管理するという戦後に確立された制度的枠組みが、依然として維持されたままである点にも留意する必要がある。つまり現在は、国土交通省をはじめとする中央政府が、これまで地方自治体が実施してきた港湾整備事業に関与し、強力なイニシアティブを発揮しようとしている状況に置かれていると言えるだろう。これは、換言すれば、わが国の港湾整備事業が中央政府にも地方自治体にも一元化されていないと言える。しかしながら、これらが具体的にどのような関係にあり、いかなる問題を内包しているかについては、必ずしも明らかになっていない。

このような問題関心をもとに、本研究では、まずわが国の港湾整備事業における行政体制が今日に至るまで集権的とは言えず、あらゆるレベルで多元的な様相を示しており、それが政策的帰結に多大な影響を及ぼしていたことを明らかにする。具体的には、戦後から2000年代にかけての大都市圏、すなわち東京湾（東京港・横浜港）、伊勢湾（名古屋港）、大阪湾（神戸港・大阪港）の港湾整備事業をケースとして、1950年に制定された港湾法のもとで、港湾管理者である地方自治体が自律的かつ戦略的に行動し、他のそれと競合しながら港湾整備事業を展開し

たことや、港湾整備事業をめぐる中央政府と地方自治体の関係が垂直的とは言えず、それをめぐる中央政府内部も必ずしも一枚岩ではなかったことを示す。そして、わが国の港湾整備事業が、これらのアクターの関係や行動の影響を強く受けながら実施されていたことを明らかにするものである。これにつづいて本研究では、欧米の港湾の整備事業（本研究では、ロッテルダム港とハンブルク港を選定）ならびにその管理・運営体制について分析し、将来のわが国の望ましい港湾整備事業のあり方（戦略的方向性）について見通していくことを目指す。

さて、本研究であるが、わが国の港湾の国際競争力をどのように高めるべきかについての議論に貢献することが可能であるという意義を有する。すなわち、本研究を通じて、上海港や釜山港といったモンスターのような巨大な港湾施設の整備を目指すのか、わが国独自の港湾整備のあり方を模索すべきかについて検討することにも繋がるであろう。また、本研究の執筆者は、政治学・行政学者（林）と都市工学者（瀬田）である。このため本研究は、政治学・行政学・都市工学という複数の異なる分野からのアプローチを融合し、港湾整備事業を分析する試みでもある。

## II. 研究手法

上述した研究目的について明らかにするために、本研究は以下の 5 段階で実施した。

### ① 東京湾・伊勢湾・大阪湾の港湾整備事業に関する資料の調査・収集

国立国会図書館、各公立図書館で東京湾、伊勢湾、大阪湾の港湾整備事業に関する資料（港湾計画書、港湾計画資料、各港年史、自治体史、日本港湾協会『港湾』、『日本海事新聞』など）の調査を実施し、それらを分析した。

### ② 港湾統計の整理・分析

国土交通省（旧運輸省発行）発行の港湾統計、各都道府県発行の統計書、『外国貿易概況』、『日本貿易月表』、各税関資料などを調査・収集し、各港湾の取扱貨物量（コンテナ貨物・フェリー貨物を含む）の推移、取扱貨物の内訳、入港船舶の推移、貿易額などを把握することにした。また、その際に、①で収集した資料との比較検討も行っている。

### ③ 港湾整備事業をめぐる中央地方政府間・省庁間・地方自治体間関係の分析

①と②の調査・分析を踏まえ、港湾整備事業をめぐる中央地方政府間の関係について検討した。具体的には、港湾整備事業をめぐる国土交通省（旧運輸省）と地方自治体の関係が一般的に捉えられているような垂直的なそれではないことや、後者の意向がどこまで事業に反映されているかについて分析した。

つづいて、港湾整備事業をめぐる中央政府内部の関係について検討した。本研究では、港湾整備事業を所管する国土交通省（旧運輸省）、予算編成の権限を有する財務省（旧大蔵省）、地方自治体の港湾管理権を保護する立場にある総務省（旧自治省）の関係とその特徴について分析している。

これらを踏まえつつ、港湾整備事業を実施する地方自治体が他のそれらとどのような関係にあったのか、そしてそれが事業内容の決定などにいかなる影響を及ぼしていたかについて分析した。

### ④ 欧米の港湾整備事業に関する調査・分析

①から③で明らかにした日本の港湾整備事業を相対的に捉え、その将来を見通すうえで有益な知見を得るために、本研究では欧米の港湾整備事業について検討した。本研究は、ポートオーソリティが管理している米国のニューヨーク・サンフランシスコ両港の整備事業、ならびに EU の港湾整備事業について調査・分析し、EU については、オランダ・ロッテルダム港とドイツ・ハンブルク港の整備事業を調査することにした。

筆者がロッテルダム港とハンブルク港を現地調査の対象として選定したのは、オランダが国家戦略として国内最大の港であるロッテルダム港に優先的に投資をして港を拡張し、EU におけるプレゼンスを高める戦略を実行に移そうとしていることに関心を持ち、これがライバル関係にあるハンブルク港にどのような影響を及ぼしているかについて検討してみたいと考えたからである。

### ⑤ 港湾整備事業における行政体制の実態と、そのあり方に関する提言の導出

①から④の分析結果に基づき、日本の港湾整備事業における行政体制の実態と、その将来的なあり方について論じた。

これらの詳細については、本編を参照されたい。

### Ⅲ. 成果内容

#### ○要旨

本研究の目的は、まずわが国の港湾整備事業における行政体制が今日に至るまで集権的とは言えず、あらゆるレベルで多元的な様相を示しており、それが政策的帰結に多大な影響を及ぼしていたことを明らかにすることである。具体的には、戦後から 2000 年代にかけての大都市圏、すなわち東京湾（東京港・横浜港）、伊勢湾（名古屋港）、大阪湾（神戸港・大阪港）の港湾整備事業をケースとして、1950 年に制定された港湾法の下で、港湾管理者である地方自治体が自律的かつ戦略的に行動し、他のそれと競合しながら港湾整備事業を展開したことや、港湾整備事業をめぐる中央政府と地方自治体の関係が垂直的とは言えず、それをめぐる中央政府内部も必ずしも一枚岩ではなかったことを示した上で、わが国の港湾整備事業が、これらのアクターの関係や行動の影響を強く受けながら実施されていたことを明らかにするものである。これにつづいて本研究では、欧米の港湾の整備事業（本研究では、ロッテルダム港とハンブルク港を選定）ならびにその管理・運営体制について分析し、将来のわが国の望ましい港湾整備事業のあり方（戦略的方向性）について見通していくことを目指した。

本研究では、戦後から 2000 年代にかけての東京湾（東京港・横浜港）、伊勢湾（名古屋港）、大阪湾（神戸港・大阪港）の港湾整備事業とそれをめぐる行政体制について、港湾統計や一次資料、文献、新聞などを活用し、主に政府間関係や政治過程に注目しながら分析することにした。そのための対象として本研究は、1950 年の港湾法の制定と同法の改正問題、1950 年代後半から 1960 年代にかけての港湾整備量の増大と地方自治体や中央政府の対応、外貿埠頭公団の設立ならびに廃止のプロセス、名古屋コンテナ埠頭株式会社の設立過程、1980 年代以降の地方港のコンテナ化、国際的な港湾間競争の激化とスーパー中枢港湾政策・国際コンテナ戦略港湾政策の導入といったケースを取り上げている。

つづいて本研究では、将来的なわが国の港湾整備事業のあり方を見通すために欧米の港湾整備事業、特にロッテルダム港とハンブルク港の管理・運営体制を分析することにした。これらの港湾を選定した理由は、日本と同様に開発できる国土が限定されていることや、港湾整備事業をめぐる制度などが類似しているためである。

これらの分析をもとに本研究は、わが国では 1950 年の港湾法の制定によって、港湾整備事業をめぐる多元化された権限配置が生み出されることになり、それらの関係が政策的帰結に影響を及ぼしていたことや、生み出された政策的帰結が行政の権限獲得ゲームや政治家の政治決定などに影響を及ぼし、また新たな政策的

帰結がもたらされることに繋がっていったことを明らかにした。そして今日の港湾整備事業は、これらによって生み出された数々の障害に取り巻かれ、抜け出せなくなっている状況にあることを指摘した。

これらの知見をもとに、本研究は地方自治体が港湾を整備・管理するシステムを今後も維持すべきかどうか、わが国に釜山港や上海港のような大規模港湾を整備することが適当であるかについて論じている。

### ○キーワード

港湾整備事業、地方分権的な制度、行政体制の多元化、政府間関係、政治決定、政策の相互参照性

## ○本編

### 1. はじめに

近年、物流がグローバル規模で活発化し、国際的な港湾間競争が激化している。このためにアジア各国は、国家戦略として港湾の大規模化を進め、シンガポール港や上海港、釜山港などが世界トップクラスの取扱貨物量（コンテナを含む）を誇るようになった<sup>1)</sup>。これらについては、アジア各国の港湾がクローズアップされる傾向にあるが、ヨーロッパの港湾も堅調を維持している。たとえば、ロッテルダム港（オランダ）、ハンブルク港（ドイツ）、アントワープ港（ベルギー）は、世界コンテナ取扱量ランキングで上位の地位を保持しており<sup>2)</sup>、これは港湾管理者であるポートオーソリティ（港湾公社）が港湾の大規模化（ロッテルダム港のマースフラクテⅡ開発プロジェクト）や、港湾施設の更新（ハンブルク港）などを戦略的かつ迅速に展開することで実現されたものである。

世界各国の港湾の大規模化が進んでいる状況において、わが国のそれは港湾法に基づき地方自治体が整備・管理する制度になっている。そして、神戸港や横浜港などの主要港湾は、1980年代まで世界のメインポートの地位を保持していたが、近年では整備が遅れたことなどによってコンテナ船の基幹航路から外れることになり、釜山港などの「フィーダーポート化」も進んでいる。こうした状況から、ようやく国土交通省の主導のもとに国際競争力の強化に向けた港湾施設の整備が実施されるようになった。

国土交通省が港湾の国際競争力の回復に向けて導入した政策として 2004 年のスーパー中核港湾政策があげられる。これは、京浜港（東京港・横浜港）、伊勢湾（名古屋港・四日市港）、阪神港（大阪港・神戸港）をスーパー中核港湾に指定し、それらに重点投資して港湾施設を整備することを盛り込んだ政策である。また、これに関連して、2006年にスーパー中核港湾の大規模オペレーターの育成を図る

---

1) 2008年の世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキングでは、シンガポール港が 29,918,200TEU で世界第 1 位、上海港が 27,980,000TEU で世界第 2 位、香港港が 24,494,229TEU で世界第 3 位、深圳港が 21,413,888TEU で世界第 4 位、釜山港が 13,452,782TEU で世界第 5 位と、アジア各国の港湾が上位を独占している状態にある。これに対して日本の港湾は、東京港が 4,155,988TEU で世界第 24 位、横浜港が 3,481,485TEU で世界第 29 位、名古屋港が 2,816,827TEU で世界第 39 位、神戸港が 2,556,300TEU で世界第 44 位、大阪港が 2,242,939TEU で世界第 50 位となっている。（出所：国土交通省ホームページ「世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング」<http://www.mlit.go.jp/common/000122250.pdf>（アクセス日：2011年1月15日））

2) 2008年のコンテナ取扱個数は、ロッテルダム港が 10,800,000TEU で世界第 9 位、ハンブルク港が 9,737,000TEU で世界第 11 位、アントワープ港が 8,663,736TEU で世界第 13 位となっている。（出所：国土交通省ホームページ「世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング」<http://www.mlit.go.jp/common/000122250.pdf>（アクセス日：2011年1月15日））

ために、東京、横浜、大阪、神戸各港の埠頭公社（財団法人）の株式会社化が決定され、2007年には大阪湾3港（神戸港、尼崎西宮芦屋港、大阪港（堺泉北港を含む））の一開港化も実現された。2010年7月には、国土交通省が京浜港と阪神港を国際コンテナ戦略港湾として選定するに至っている。

これらの政策の詳細については後述するとして、今日、空港や道路など社会基盤整備が過剰であるといった批判が多数存在するものの、わが国の港湾の国際競争力を回復させ、貿易立国としての地位を保ち続ける必要性を鑑みれば、上述した一連の港湾をめぐる政策は、積極的に導入されて然るべきである。ただし、都道府県や政令指定都市など地方自治体が港湾を整備・管理するという戦後に確立された制度的枠組みが、依然として維持されたままである点にも留意する必要がある。つまり現在は、国土交通省をはじめとする中央政府が、これまで地方自治体が実施してきた港湾整備事業に関与し、強力なイニシアティブを発揮しようとしている状況に置かれていると言えるだろう。これは、換言すれば、わが国の港湾整備事業が中央政府にも地方自治体にも一元化されていないと言える。しかしながら、これらが具体的にどのような関係にあり、いかなる問題を内包しているかについては、必ずしも明らかではない。

このような問題関心をもとに、本研究では、まずわが国の港湾整備事業における行政体制が今日に至るまで集権的とは言えず、あらゆるレベルで多元的な様相を示しており、それが政策的帰結に多大な影響を及ぼしていたことを明らかにする。具体的には、戦後から2000年代にかけての大都市圏、すなわち東京湾（東京港・横浜港）、伊勢湾（名古屋港）、大阪湾（神戸港・大阪港）の港湾整備事業をケースとして、1950年に制定された港湾法のもとで、港湾管理者である地方自治体が自律的かつ戦略的に行動し、他のそれと競合しながら港湾整備事業を展開したことや、港湾整備事業をめぐる中央政府と地方自治体の関係が垂直的とは言えず、それをめぐる中央政府内部も必ずしも一枚岩ではなかったことを示す。そして、わが国の港湾整備事業が、これらのアクターの関係や行動の影響を強く受けながら実施されていたことを明らかにするものである。これにつづいて本研究では、欧米の港湾の整備事業（本研究では、ロッテルダム港とハンブルク港を選定）ならびにその管理・運営体制について分析し、将来のわが国の望ましい港湾整備事業のあり方（戦略的方向性）について見通していくことを目指す。

さて、本研究であるが、わが国の港湾の国際競争力をどのように高めるべきかについての議論に貢献することが可能であるという意義を有する。すなわち、本研究を通じて、上海港や釜山港といったモンスターのような巨大な港湾施設の整備を目指すのか、わが国独自の港湾整備のあり方を模索すべきかについて検討していくことにも繋がるであろう。また、本研究の執筆者は、政治学・行政学者（林）と都市工学者（瀬田）である。このため本研究は、政治学・行政学・都市工学と

いう複数の異なる分野からのアプローチを融合し、港湾整備事業を分析する試みでもある。

## 2. 分析視角とその方法

### 2-1. 港湾整備事業における行政体制に関する先行研究

本章の課題は、港湾整備事業における行政体制に関する先行研究を検討したうえで、本研究の主張と分析課題を提示することにある。

まず、本研究において港湾整備事業を取り上げる具体的意義について説明する。その第1の意義は、港湾が後背地の政治・行政や経済、地域社会だけでなく、グローバル規模の政治経済的な動向まで反映しながら整備が進められていくためである。第2の意義は、港湾の整備・管理を中央政府ではなく地方自治体が行っていることである。1950年に制定された港湾法は、その第1条に「港湾管理者の設立による港湾の開発、利用及び管理の方法を定めることを目的とする」ことが明記された。これによって地方自治体が港湾を整備・管理する権限である港湾管理権を保持することになった。換言すれば、港湾整備をめぐる地方分権的な制度は、港湾法の制定によって確立されたと位置づけられる。このような制度を背景として、全国各地に多数の港湾管理者が存在することになり<sup>3)</sup>、それらは競合しながら港湾の大規模化を展開したのである。さらに、このような水平的な競争にとどまらず、港湾の整備・管理をめぐるのは、過去に運輸省と地方自治体ならびに中央省庁間の対立や、行政（地方自治体・運輸省）と船社をはじめとする海運業界との対立といった事態も発生している。地方分権的な制度の存在は、港湾整備事業をめぐる行政が多元化した状況、すなわち地方自治体、中央政府、海運業界といったように様々なアクターが登場し、それらが事業に関与した状況を生み出すことになり、それが半世紀以上にわたって維持されてきたのである。

これらの特質を有するわが国の港湾整備事業であるが、この分野の研究を導いている問題関心は、港湾管理権の根拠法が何か、港務局（ポートオーソリティ）の設立など港湾の広域的・一元的な管理を、どのようにすれば実現できるのかと

---

<sup>3)</sup> 2010年4月1日現在で、わが国における港湾997の管理者のうち、都道府県が602、市町村が327、港務局が1、一部事務組合が6である。そのほかには、離島などで地方自治体から国土交通省に管理が委託されている「56条港湾」が61ある。（出所：国土交通省ホームページ「港湾管理者一覧表」<http://www.mlit.go.jp/common/000118908.pdf>（アクセス日：2011年1月28日））

いったところにある。このような議論の背景には、港湾管理者が各地に多数存在し、それらが独自に整備事業を展開する状況は望ましくないとする意向が存在していると考えられる。

これを踏まえて以下では、港湾整備事業とそれをめぐる行政体制についての先行研究、主として①政治学的分析、②テクノクラート・土木工学者による分析、③交通経済学者・港湾経済学者による分析を紹介し、それらの特徴と問題点について指摘することにした。

### (1) 政治学的分析の特徴

まず、港湾整備事業の政治学的分析についてである。港湾整備事業は、行政サービスの一つであるにも関わらず、政治学者や行政学者は、長らくこれを分析対象としてこなかった。その理由としては、港湾整備事業に関与するアクターが多数にのぼり、それらの利害関係が不明確で分析も困難であること、事業をめぐって政党や政治家がどのような位置づけにあり、いかなる役割を果たすのかについて分析することが容易ではないといったことが考えられる。

そのような状況の中で、田尾雅夫と奥藪淳二が2009年に発表した論文「地方政府間の連携促進要因と中央政府の役割ースーパー中枢港湾政策における地方政府間連携を素材として」(『愛知学院大学論叢 経営学研究』第18巻第1・2合併号)は、注目に値する。この研究は、スーパー中枢港湾政策を事例に地方政府間連携の程度について都市の規模、中央政府の介入の程度、政府以外のアクターの活動のどの変数によって説明できるのかを明らかにし、地方政府間の連携を促進する上での中央政府の果たすべき役割を提示することを目的としたものである。

この研究において著者らは「港湾法上、港湾管理者たる地方政府の義務は、中央政府の定める基本方針に適合した港湾計画を作成し国土交通大臣に提出すること、そして、これが基本方針等に適合しないと認められれば変更を求められることになっている。この側面だけを見ると、港湾政策は集権的だが、(中略)基本方針には広範な解釈の余地があり、港湾管理者には幅広い計画策定と実施の権限がある。地方政府は港湾管理者の形態を自ら選択することができるのは当然のこと、港湾整備事業についても地方が自律的に立てた計画に基づいて行っている。このような港湾整備の枠組みは、戦後の港湾法制定から変わらぬ制度である。また、国が直轄工事をする場合、港湾管理者の同意を必要とするなど、港湾計画における地方政府の自律性は高い。このようなことから、港湾政策は戦後から現在に至るまで『分権的』であるとしてかまわない<sup>4)</sup>と指摘する。著者らが港湾政策を分権的と位置づけることについては、筆者も概ね賛同するところである。ただし、

---

4) 田尾・奥藪 [2009] 39-40頁。

この主張は残念ながら必ずしもケースから実証されたものではないことに留意すべきである。また、この研究では国際競争力強化のため、重点投資が必要な港湾整備については、中央政府の関心は相対的に高まっていること<sup>5)</sup>から、スーパー中核港湾政策において地方政府間ならびに中央政府と地方政府の連携が進んだことが示されているが、半世紀以上にわたってそれが困難であった要因については言及されていない。

このように港湾整備事業における行政体制の政治学的分析は、課題も山積しているものの、今後これを進めることによって、それについての理解が深まってくものと思われる。

## (2) テクノクラート・土木工学者による分析

つづいて、テクノクラートと土木工学者による分析について紹介する。彼らは、港湾整備事業を、地方自治体のみで実施され得るものではなく、中央政府との連携、調整の中で進められていくものとして位置づけている<sup>6)</sup>。

この点について運輸省港湾局長を務めた宮崎茂一は「港湾管理者の財政の貧困、裏を返せば、国家資金の多額の投入は、国の関与を必然的に結果することになる。個々の港湾における計画の主体は、港湾法によって、港湾管理者と定められているが、現実には、そうではない。港湾管理者の一方的な計画はほとんど存在しない。(中略) 港湾計画の主体は管理者であるという形式論に対しても、このような立場から、実質的には、国と港湾管理者の双方であると主張したい」<sup>7)</sup>と指摘する。これに対して、宮崎と同じく運輸省港湾局長を務めた竹内良夫は、港湾整備事業について「各港が作った港湾計画と、国が作成した『港湾整備五ヶ年計画』に従って、港湾管理者が中心となって行なう。各港の港湾計画は、港湾の開発、利用、保全に関する長期計画であって、港湾管理者が策定する。(中略) 港湾の五ヶ年計画というのは国のマクロな計画ではなく、個々の港湾管理者が作った計画を国が調整し、まとめるというスタイル」<sup>8)</sup>であると紹介している。

これらの研究では、港湾整備事業が「国と港湾管理者の双方」によって実施されてきたと紹介されているが、港湾整備事業をめぐって中央政府と地方自治体がどのような関係に置かれていたのかという点が不明瞭である<sup>9)</sup>。また、港湾整備事

---

5) 田尾・奥薗 [2009] 40 頁。

6) テクノクラートと土木工学者を厳密に定義し区分することは困難である。それは、テクノクラートが建設省や運輸省などを退官した後に大学教員などに転身するケースが多いためである。また、彼らの関心は、港湾の管理しているアクターよりも、港湾の施設設計、埋立工事の手法、環境アセスメントの実施方法などに向いている。

7) 宮崎 [1964] 13 頁。

8) 竹内 [1989] 92-94 頁。

9) この点については、著者らの立場上、敢えて触れていない、もしくは関心がないことも

業に対して中央政府が一枚岩的な存在であったかのように扱われているが、実態については検討されていない。これについては「官庁の中の官庁」と呼ばれる財務省（旧大蔵省）の存在や、官庁セクショナリズム<sup>10)</sup>の問題を考慮すれば、中央政府が一枚岩たり得ることは困難と予想される。そのことから港湾整備事業をめぐって各省庁は、どのような関係に置かれているのかについて検討する必要がある。

### (3) 交通経済学者・港湾経済学者による分析

港湾整備事業における行政体制について、政治学的分析が「分権的」、土木工学者やテクノクラートが「国と港湾管理者の双方」によるものと位置づけているのに対して、交通経済学者、特に港湾経済学者は、中央政府が港湾管理者である地方自治体をコントロールしながら港湾整備事業を実施することを前提条件とし、そのうえで港湾運営の効率化などについて議論を展開しているところに特徴がある。

この点について、港湾経済学者の柴田悦子は、港湾管理者である地方自治体を「国家権力の末端機構として、各港湾における建設・整備の具体的担当者であると同時に、その遂行のためにはしばしば『行政指導』という名の『強権』を行使する」<sup>11)</sup>役割を担う存在として位置づけている。港湾を整備・管理する行政については「わが国における港湾管理の問題性というべきものは、個<sup>(マ)</sup>個の港湾における管理上の諸問題にあると考えるよりも、明治以来、強い中央集権制度のもとにおかれ、行政の支配下に存した結果にあるとしなければならない。すなわちわが国港湾管理には、特殊な日本資本主義の性格を含み、特にわが国行政の歴史的な性格を背景とした問題によるとの認識が必要である」<sup>12)</sup>と主張する論者も存在する。

交通経済学者による先行研究は、港湾をいかに効率的に管理・運営するかを議論の中心としており、港湾整備事業を実施する「行政」の権力構造の多重性やそれをめぐる政治過程にまで分析が及んでいない。また、中央政府が地方自治体を統制しながら港湾整備事業を進めることを前提とし、その上で港湾管理の円滑化などについての議論を展開している。これについては、政治学的な分析を行うならば、中央政府の役割を過大評価しているとも捉えられる。つまり地方自治体の

---

考えられる。

<sup>10)</sup> セクショナリズムの定義について、村松岐夫は「省庁ごとにこの〔行政のリソースの〕最大動員が行われるために、権限と管轄をめぐる激しい省庁間競争が展開される。これをセクショナリズムである」（村松 [1994] 30 頁）と、今村都南雄は「権限や管轄をめぐる省庁間の対立・競争」（今村 [2006] 5 頁）と、それぞれ定義している。

<sup>11)</sup> 柴田 [1972] 125 頁。

<sup>12)</sup> 山上 [1980] 241 頁。

中央政府への財政的な依存を根拠として、港湾整備事業が中央政府によって実施されていると即断することはできない。また、地方自治体の中央政府への財政的な依存が必ずしも政治的な依存につながるとは言えない。それを判断するには、両者の相互関係を具体的に検討することが必要である。

さらに、このような交通経済学者による中央が地方を統制しながら港湾整備事業を実施しているという主張は、政治学、行政学の分野で定式化されている日本の中央地方政府間関係に関する垂直的行政統制モデル<sup>13)</sup>に沿ったものである。なお、このモデル自体は、これまでその適否が争点とされ、数々の実証分析を通じて批判的検証がなされてきている<sup>14)</sup>。このようなことから、港湾整備事業をめぐる中央地方政府間関係に、これまで批判的検証がなされてきた垂直的行政統制モデルが適合するかどうかについて検討し、その上で港湾整備における地方自治体の位置づけを明確化していく必要があると考えられる。

## 2-2. 本研究における分析課題

以上の港湾整備事業における行政体制の先行研究と、それらのウイークポイントを踏まえ、本研究における分析課題を以下のとおり設定する。

まず本研究は、わが国の港湾整備事業とそれをめぐる行政体制の特徴について分析する。これにあたっては、主に中央－地方・地方－地方政府間関係、地方自治体の横並びを志向する性質や政策の相互参照性<sup>15)</sup>に着目し、具体的には以下の 3

---

13) 垂直的行政統制モデルについては、次の 4 つの構成要素から成っている。

- ① 主要な決定は中央省庁の官僚によって発議・決定される。議会、政党の影響力はあまり重視されていない。
- ② 中央官庁は諸事業を府県の関係部局を通じて、そしてこれを通じて市町村の関係組織単位にまで下して、実施しようとする。
- ③ 地方は「上位」政府に対して従順である。
- ④ 地方は中央省庁からの技術的手続的財政的な援助が無ければ行政を行うことができない。

このモデルの詳細については、村松 [1988] 37-38 頁を参照されたい。

14) たとえば、スティーブン・R・リードは、公害規制政策や住宅政策、高校教育政策の事例分析を通じて、地方自治体の政策決定の優位性や中央地方政府間関係が必ずしも垂直的なそれではないことなどを指摘している。これについての詳細は、Reed [1986] を参照のこと。

15) 地方自治体に横並びを志向する特質があることを指摘した先行研究として、村松岐夫の水平的政治競争モデル(村松 [1988])、伊藤修一郎の動的相互依存モデル(伊藤 [2002]) があげられる。ただし、これらの研究では、権限や利益と地方自治体間の競争とがいかなる関係にあるのか、そしてそれが政策的帰結にどのような影響を及ぼしているかについて分析が及んでいない。これらのモデルをより精緻化するためには、横並びを志向する特質を備えた地方自治体が、権限を保持し、利益を追求することによって、いかなる政策的帰結が導かれることになるのかについて明らかにする必要があると考えられる。

つのポイントを明らかにする。

第 1 に、港湾整備事業において港湾管理者である地方自治体は、これまで言われてきた中央政府にコントロールされるような存在ではなく、自律的・戦略的に行動するアクターであり、それらの間で競争や政策の相互参照などが行われていたことを示す。換言すればこれは、地方自治体が自律性を発揮し、戦略的に行動することによって、どのような政策的帰結がもたらされることになるかについて明らかにする試みである。

第 2 に、港湾整備事業をめぐるのは、地方—地方政府間の関係が競争的であるだけでなく、中央—地方政府間でも対立や利害の衝突が生じているなど、行政体制が水平的かつ垂直的な構造になっていることを明らかにする。これに関連して、中央政府内部（本研究では運輸省、大蔵省、自治省、政権党）で事業の方針をめぐる意見の対立が発生していることや、政治家による政治決定が事業やアクター間の関係を調整したり混乱させたりしていることについて明らかにする。

第 3 に、港湾整備事業において、外部環境の変化や港湾施設のユーザーである船社をはじめとする海運業界の意向が、港湾管理者である地方自治体や中央政府の政策決定に反映されていることを明らかにする。これについては、外貿埠頭公団の設立・廃止、名古屋コンテナ埠頭株式会社の設立プロセス、地方港のコンテナ化などのケースで分析する。

本研究において、これらの分析を進めることによって、わが国の港湾整備事業と欧米のそれとの相違点や、わが国の港湾整備事業のあり方などがクリアになっていくと考えられる。

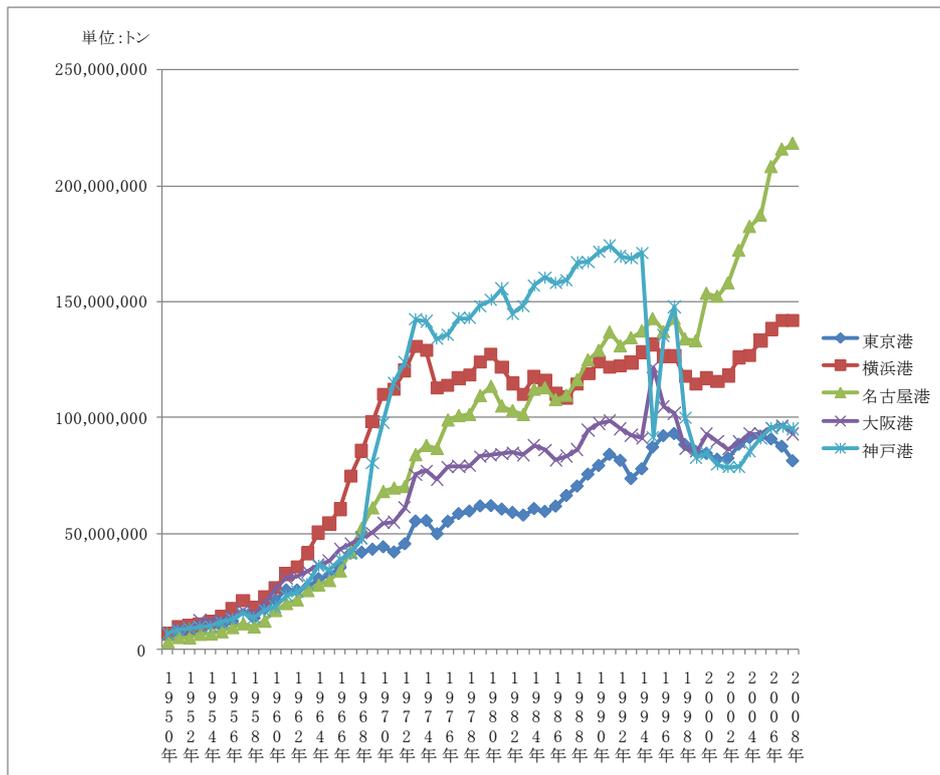
### 3. 戦後のわが国の港湾整備事業のプロセスとその特徴

#### 3-1. 戦後日本の港湾における取扱貨物量・貿易額の変化

##### —港湾統計の分析から

本章は、戦後のわが国の港湾整備事業のプロセスとその特徴について論じる。それにあたって本節では、わが国の主要港湾の港湾統計を分析し、港湾整備事業におけるエポックがどの時期にあるかを検討することにした。

まず、戦後の港湾における取扱貨物量の推移について検討することから始めることにしよう。図 1 は、東京・横浜・名古屋・大阪・神戸各港の総取扱貨物量の推移を示したものである。

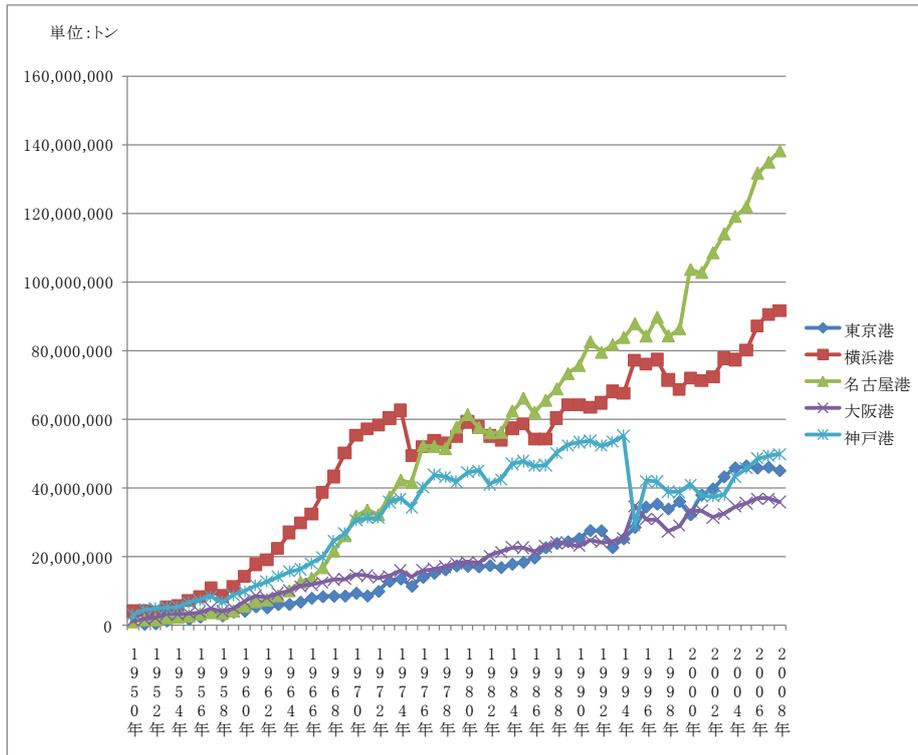


(出所) 『東京都統計年鑑』『横浜市統計書』『名古屋市統計書』『大阪府統計年鑑』『大阪市統計書』『神戸市統計書』各年版をもとに作成。

図1 東京・横浜・名古屋・大阪・神戸各港の総取扱貨物量の推移

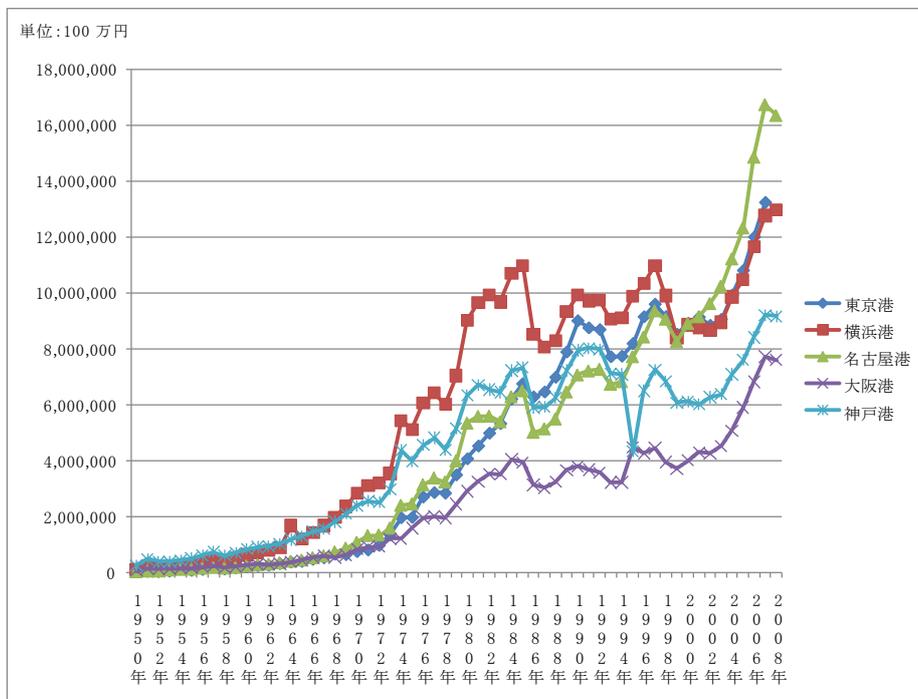
この図によると、1950年代から1960年代にかけて各港の取扱貨物量がほぼ横並びの状態にあり、1970年代になると神戸港と横浜港の2港がそのトップを争っている。そして、1970年代半ばからは、神戸港が取扱貨物量のトップの座を維持するに至っていることや、この時期より神戸港と名古屋港以外の港湾は取扱貨物量の伸び率が横ばい状態になっているという特徴を示している。その後、1980年代になると名古屋港が台頭し、東京港、大阪港、横浜港の取扱貨物量の伸び率は停滞している。このような状態が崩れるのが1995年の阪神・淡路大震災の発生である。これによって激甚な被害を受けた神戸港は、取扱貨物量を大幅に減らし、今日に至るまで以前の取扱貨物量を回復できていない。2000年代になると、名古屋港の独走した状態が続いており、他港の取扱貨物量は伸び悩んでいる。

なお、総取扱貨物量については、大量に輸移入される鉱産品などを含んでいるため、各港の港勢を分析するには限界がある。そこで、つづいて東京・横浜・名古屋・大阪・神戸各港の外買取扱貨物量(図2)と貿易額の推移(図3)を見てみることにしよう。



(出所) 図 1 と同じ。

図 2 東京・横浜・名古屋・大阪・神戸各港の外貿取扱貨物量の推移

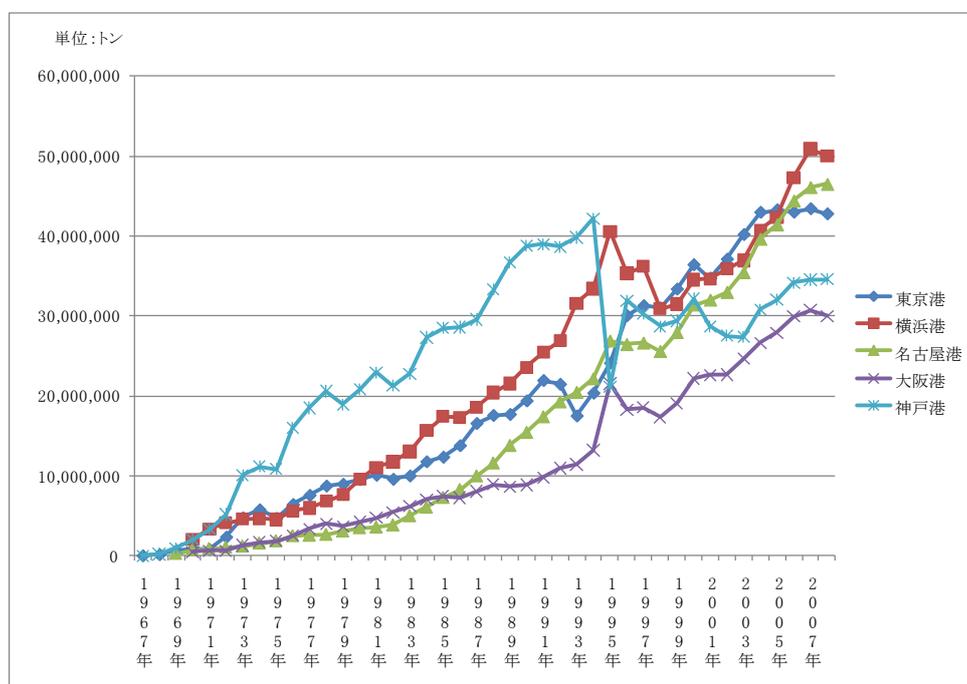


(出所) 図 1 と同じ。

図 3 東京・横浜・名古屋・大阪・神戸各港の貿易額の推移

図2と図3を比較すると、1950年代から1970年代初頭にかけて外貿取扱貨物量は横浜港がトップ、貿易額は横浜港と神戸港が拮抗していることが示されている。これは、この時期に横浜・神戸両港が他の港湾に比べて優位な立場にあったことが統計によって裏づけられていると言える。1970年代から2000年頃までは、横浜港が貿易額トップの地位を守るようになった。ただし、外貿取扱貨物量については、1970年代に名古屋港がトップになり、2000年代になると同港が貿易額でもトップになっているほか、それを東京港と横浜港が追う展開になっている。これに関連して、図2と図3を見比べると、東京港の外貿取扱貨物量は5港中で最下位にもかかわらず、貿易額がトップになっている点も興味深い。なお、1995年まで総取扱貨物量でトップであった神戸港については、外貿取扱貨物量は横浜港に次いで第2位、貿易額も東京、名古屋両港との間に、それほど大きなギャップは生じていない。これらのことから、取扱貨物量が多いからといって、それが港湾の優位性に繋がると判断することはできず、そのためには、各港の取扱貨物量と貿易額の双方を確認することが重要であると言える。

最後に、コンテナ取扱量の推移について確認することにしよう。図4は、東京・横浜・名古屋・大阪・神戸各港のコンテナ貨物量の推移を示したものである。



(出所) 図1と同じ。

図4 東京・横浜・名古屋・大阪・神戸各港のコンテナ取扱貨物量の推移

図 4 では、1970 年代半ばから 1995 年まで神戸港がコンテナ取扱量でトップの地位を維持していたことや、東京港と横浜港のコンテナ取扱貨物量が拮抗していたことが示されている。そして、1990 年代頃からは、名古屋港が急速に台頭し、2000 年代には東京・横浜両港とコンテナ貨物取扱量のトップの地位を争うようになってきている。なお、2004 年にスーパー中枢港湾政策が導入されているが、グラフ上に顕著な変化は生じていない。

ところで、コンテナ貨物の伸び率については、神戸港を除き一貫して上昇傾向にある。これらのことから、あくまで推測であるが、阪神・淡路大震災が発生していなければ、神戸港のコンテナ取扱貨物量も増加もしくは漸増を続けていた可能性が強い。

以上をまとめると、戦後から 1970 年代にかけて横浜・神戸両港が日本の港湾の取扱貨物量、貿易額をリードしていた。1970 年代から 1990 年代にかけては、神戸港がコンテナ貨物量などで他港をリードしていたものの、1995 年に発生した阪神・淡路大震災によって、アドバンテージを喪失するに至っている。これについては、後述することになるが、当時アジア各国の港湾にシェアを奪われつつあった神戸港にとって最悪のタイミングで発生した予測困難な大規模災害であったといえる。神戸港が凋落し、その立て直しが進まなかった一方で、1990 年代からは名古屋港や東京港が台頭していることにも注目すべきである。

ともあれ、これらの統計分析から明らかなのは、日本において他を圧倒するような取扱貨物量や貿易額を誇る港湾が存在していないという事実である。こうした状況を生み出した背景を探るために、以下では戦後のわが国の港湾整備事業のプロセスを地方自治体や中央政府など関係するアクターの行動、政治過程を軸に分析していくことにする。

### 3-2. 港湾整備事業における地方分権的な制度の確立

港湾管理権が地方自治体に属することを定めた港湾法は、GHQ の指令により 1950 年に制定されたものである。GHQ は、米国の港湾整備・運営システムを日本に導入しようと企図し、1949 年 12 月 16 日に日本政府に対して「港湾の管理運営に関し最大限の地方自治権を與え且つ、国家的及び地方的利益に最も適合する港湾管理主体の形態を設置または創設する機能を地方公共団体に與える法律の制定によつて捕捉さるべきである」(連合国最高司令官総司令部覚書(SCAPIN7009-A)) と指令した。この指令について、権限を剥奪される側である運輸省は、強い難色を示し、港湾法案を取りまとめる段階で、地方自治体による港湾管理主体の設定と権能を曖昧にしようとしたほか、運輸大臣の権限を強化する条項を盛り込

もうとするなどの対抗措置を取ったのである。この動きを受けて、神戸市や横浜市などの五大都市が港湾管理権を地方に移管するよう要求を強めたほか、GHQが運輸省に法案の修正を命じている。このようなプロセスを経て、港湾管理権を地方自治体に移管し、運輸大臣の権限を弱めるなど地方分権的な内容が盛り込まれた港湾法が制定されることになった。

これを契機として、地方自治体による港湾管理権をめぐる対立、そして積極的な港湾開発が展開されることになった。横浜港では、港湾管理権のあり方をめぐり、横浜市、神奈川県、川崎市の間で協議が難航し、最終的には、横浜市が横浜港の管理権を、川崎市が川崎港の管理権をそれぞれ取得することで決着している。1951年に横浜市が横浜港の管理者となり、同市によって埠頭の拡張や新設、臨海工業地帯の造成が進められていった。

神戸港でも港湾管理権をめぐる、神戸市が市単独での管理、兵庫県が神戸市との共同管理を主張し、両者が激しく対立することになった。両者の間で協議が重ねられ、1951年に神戸市が神戸港の管理権を取得し、兵庫県は神戸港以西の播磨工業地帯の開発と姫路港・東播磨港の整備に重点を置いている<sup>16)</sup>。神戸市は、神戸港の管理権を取得後、突堤や摩耶埠頭の造成、ポートアイランドの開発など「山、海へ行く」と呼ばれる大規模開発を展開した。なお、これには当時の神戸市長である原口忠次郎のアイデアが反映されており、他の港湾整備事業や都市開発のモデルにもなった<sup>17)</sup>。

つづいて、横浜・神戸両港以外の主要港湾の動向を紹介することにしよう。東京港は、1951年に東京都が港湾管理者となった。東京都は、豊洲・品川・晴海などの埠頭整備や航路・泊地の浚渫を行なったほか、1961年には東京港改訂港湾計画を策定している。これによって東京港には、2,400haにおよぶ大規模埋立地が造成され、大井埠頭の整備も進められていった。

大阪港については、1952年に大阪市が同港の港湾管理者となっている。大阪市は、大阪北港の修築と大阪南港を中心とする臨海工業地帯の開発を進めた。ただし、後者については工場の誘致に失敗したこともあり、1960年代半ばになって神戸港の開発や、次節で紹介する外貿埠頭公団の設立にあわせて、コンテナ埠頭の整備を中心としたものに変更されることになった。1962年には、大阪市が当時、堺泉北コンビナートを開発中であった大阪府と共同で西ドイツ・マルク債を発行している。これは、戦後初の地方自治体による外債発行であり、吉田茂元首相が西ドイツ政府にあっせんして実現したものである。それから、外債の発行にあた

---

<sup>16)</sup> 播磨工業地帯を後背地とする姫路港は1951年に重要港湾、1967年には特定重要港湾に、東播磨港は1963年に重要港湾にそれぞれ指定されている。

<sup>17)</sup> 原口による都市経営については、原口〔1971〕に詳しい。

って運輸省や大蔵省などには事後承諾であったことも注目に値する<sup>18)</sup>。

以上の4港は、1つの地方自治体が1つの港湾を管理するというスタイルが取られている。これらに対して名古屋港は、戦後に複数の地方自治体によって管理されることになった。

名古屋港は、明治期から愛知県によって管理・運営されていたが、1947年に名古屋市長から愛知県知事及び県議会議長に名古屋港の管理・運営を名古屋市に移管することを求める陳情書が提出されることになった。これ以後、愛知県ならびに名古屋市で審議、調査が続けられ、最終的には両自治体が共同で名古屋港を管理・運営することで決着している。1951年9月には、愛知県と名古屋市が一部事務組合である「名古屋港管理組合」を設立し<sup>19)</sup>、同組合が名古屋港の埠頭整備やベイエリアの重化学工業用地の造成などを実施していった<sup>20)</sup>。

さて、1950年代後半から1960年代初頭にかけて、運輸省をはじめとする中央政府は、幾度か港湾法の改正を試みている。なかでも注目を集めたのが、1959年に行政審議会（第四次）が発表した「行政制度の改革に関する答申」である。この答申には、港湾行政を改善するために「港湾の開発、管理、保安および運輸に関する行政事務は、運輸省の地方支分局につかさどらしめることとする」ことや「東京港、横浜港、川崎港、名古屋港、大阪港、神戸港及び関門港については、国が直接その管理、運営にあたることとし、これにともない必要な措置を講ずる」ことが記されていた。この答申が運輸省による港湾の整備・管理を認める内容であったことから、関係する港湾管理者が港湾管理権を剥奪されることを危惧して一斉に反発の動きを見せている。また、中央政府においても省庁間で意見調整が難航したため、この答申は実現には至らなかった<sup>21)</sup>。そのほか1960年12月には、運輸省港湾局が港湾法改正の意向を示しているが、これも構想のみで実現には至っていない<sup>22)</sup>。

このように運輸省をはじめとする中央政府は、港湾管理権を地方自治体から取り返そうとする選好を有し続けており、それが港湾法の改正を目指す一連の動きに繋がることになった。さらに、その当時、港湾法に定められた港務局の設置が全国的に困難な状況にあったことや、地方自治体の財政力が脆弱なために自主性や海運業界のニーズに見合うだけの港湾整備が実施できていないなどの問題点が顕在化しつつあった。それらが港湾法の改正を目指す中央政府の動きに拍車をか

---

<sup>18)</sup> 1962年から1965年までの4年間に4億ドイツマルク（約360億円）が発行された。大阪市・大阪府によるマルク債発行の経緯については、大阪市港湾局[1999]240-248頁、大阪府企業局[1982]176-177頁に詳しい。

<sup>19)</sup> 名古屋港開港百年史編さん委員会[2008]98-99頁を参照。

<sup>20)</sup> 名古屋南部の重化学工業地帯開発のプロセスについては、鈴木[1994]に詳しい。

<sup>21)</sup> 岡田[1960]16-17頁。

<sup>22)</sup> 『日本海事新聞』1960年12月24日。

けたのである。

### 3-3. 港湾整備の大規模化とそれをめぐる政府間関係

#### (1) 港湾整備量の増大と財政支出の拡大

1960年代になると全国各地の主要港湾では、貿易自由化、船舶の大型化、取扱貨物の増加などから、滞船などの船混み問題が生じるようになった。これを受けて、1961年に関西経済同友会が大阪湾諸港の一元的管理を謳った「阪神ポートオーソリティ構想」を発表し、それに中央政府も賛意を示したが、港湾管理権の剥奪を恐れた神戸市や大阪市が反発したことにより構想は頓挫している（構想図は、資料編・図1を参照）。このような動きがあった一方で、港湾管理者である地方自治体は、船混み問題の解消のために港湾施設のさらなる整備・拡充を迫られることになった。これに加えて、1950年代後半にコンテナ船が登場し、1960年には米国マトソン社がハワイ―アメリカ西岸航路にフルコンテナ船を就航させるなど、先進諸国間ではコンテナによる国際複合一貫輸送サービスへの対応が進められつつあったのである<sup>23)</sup>。

これらの情勢を受けて港湾管理者である地方自治体は、港湾施設の整備を急ピッチで進めていった。ところが、このような港湾整備量の増大は、港湾管理者の財政を圧迫する状況を生み出すものでもあった。表1は、東京、横浜、大阪、神戸の4港の港湾管理者財政収支の推移を表したものであり、港湾管理者が港湾整備量の増大による資金負担の増加分を公債によって賄っていることを示している。

表1 港湾管理者財政収支の推移

(億円)

年度	1961(A)	1965(B)	B/A(%)	
支出	109(100)	192(100)	176	
収入	使用料等	22(20)	44(22)	191
	国庫等負担金	21(19)	35(18)	167
	一般会計繰入れ	44(41)	41(22)	94
	公債	22(20)	74(38)	335

注1 東京、横浜、大阪、神戸の4港

注2 ( )内は構成比

注3 国直轄工事の国負担額を除く。

(出所)森[1967]31頁に一部加筆。

<sup>23)</sup> 渡辺 [2006] 44-56 頁。

港湾整備量の増大を受けて 1961 年には港湾整備特別会計法や港湾整備緊急措置法が制定された。後者の法律については「港湾整備事業の緊急かつ計画的な実施を促進することにより、経済基盤の強化を図るとともに、良好な港湾環境の形成を通じて周辺的生活環境の保全に資し、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的」（第 1 条）としている。1962 年には、この法律に基づいて、第 1 次港湾整備 5 カ年計画が策定されることになった<sup>24)</sup>。港湾整備 5 カ年計画は、中央政府（運輸省）が個々の港湾管理者が作成した港湾計画を総括したものである（計画の詳細は、資料編・表 1 を参照）。港湾整備緊急措置法の制定を契機として、運輸省や大蔵省などの中央政府は、港湾での取扱貨物量の急増に対応するために、港湾整備に必要な事業費の補助を拡大するなどの措置をとっていった。

また、運輸省は港湾管理者の財政負担を軽減し、埠頭の効率的利用をはかるという理由をもって、神戸港や横浜港などの主要港湾に外貿埠頭を建設することを主たる事業とする「港湾公団」の設立を 1963 年に提唱している。これに対して港湾管理者は「港湾公団」の設立によって運輸省に港湾管理権へ介入されることを危惧し、この公団設立のプランに賛同しようとはしなかった。

ただし、港湾管理者である地方自治体も港湾整備量の増大に対応し、かつ財政負担を軽減するための手段を模索していた。そして、1964 年から 1965 年にかけて神戸港を管理する神戸市が、人工島であるポートアイランドの造成事業を円滑に進め、港湾の整備に必要な財政負担を軽減するために、運輸省、大蔵省、自治省、自民党などに対して外貿埠頭の整備事業を主とする公団を設立するよう働きかけを始めた。これにより中央政府でも運輸省を中心に公団の設立を検討する動きが本格化していった。以下では、わが国の本格的なコンテナ埠頭整備の出発点と言うべき外貿埠頭公団と名古屋コンテナ埠頭株式会社の設立、1982 年の外貿埠頭公団の廃止<sup>25)</sup>という 3 つのケースを取り上げ、港湾整備事業における行政体制について、主に政治過程に注目しながら検討していくことにしたい。

## (2) 外貿埠頭公団の設立

1965 年 8 月に運輸省港湾局は「外貿定期船埠頭事業団」構想を発表した。これは、外貿定期船埠頭事業団を設立し、神戸、横浜、名古屋の各港にコンテナ埠頭を整備するという内容であった。運輸省は、この構想で埠頭事業団を港湾管理者

---

<sup>24)</sup> 港湾整備緊急措置法は、2003 年 4 月 1 日に社会資本整備重点計画法が施行されたことによって廃止されている。これにより港湾整備 5（7）カ年計画も第 9 次のそれをもって終了することになった。

<sup>25)</sup> 外貿埠頭公団の設立や後ほど詳述するその廃止については、堀 [1968]、近藤 [1971]、御代田 [1972]、土井 [1980]、柴田 [1982]、羽生 [1982]、石田 [1986] などの先行研究・レポートのほか『日本海事新聞』を参照した。

と同等の立場に置こうとする方針を取った。そのために、港湾管理者である神戸市、横浜市、名古屋港管理組合、さらには自治省が港湾管理権の侵害を危惧し、構想に反発を強めた。名古屋港管理組合については、最終的にこの構想からドロップアウトしている。このようなことから運輸省は「外貿定期船埠頭事業団」構想の再検討を強いられることになった。

1966年10月に運輸省港湾局が改めて発表した「外貿埠頭公団」構想は、外貿埠頭を整備するための組織として日本外貿埠頭公団を設立し、その支部を東京、横浜、大阪、神戸の各港に置くというプランであった<sup>26)</sup>。この構想で注目すべき点は、名古屋港が外貿埠頭を整備対象から除外されていることである。そして、これが後述する名古屋コンテナ埠頭株式会社設立の動因となったのである。

さて、外貿埠頭公団が担当する業務には、外貿埠頭を整備だけでなく、その後の管理も含まれることになった。運輸省は、港湾管理権の侵害を危惧する神戸市と横浜市に対して「公団には港湾管理者の意見が十分に反映されるようにする」と約束し、ひとまず両市もこの構想に同意するのであった。

公団の設立については、中央政府が一枚岩になっておらず、自治省や自民党などから、それに反対する意見が出されることになった。運輸省は、自治省や自民党地方行政部会の反対を緩和させ、公団設立に向けた推進体制を固める必要に迫られたことから、1967年2月に日本外貿埠頭公団を分割し、京浜外貿埠頭公団（東京港と横浜港を担当）と阪神外貿埠頭公団（大阪港と神戸港を担当）として発足させるプランを採用している<sup>27)</sup>。運輸省は、このプランを採用することによって港湾管理者である地方自治体と密着した公団運営が可能であることをアピールし、自治省と自民党から公団設立の同意を取り付けている。

大蔵省も外貿埠頭公団の設立について、港湾管理権の侵害や財政難などを理由に難色を示していた。そして同省は、1967年2月20日の予算案内示の際に、運輸省に対して財政難のため京浜外貿埠頭公団と阪神外貿埠頭公団の設立は認められないとの見解を示し、ゼロ査定結論を伝えたのである。運輸省は、大蔵省に予算の全面復活を要求すると同時に、自民党に対して大蔵省に公団の設立を働きかけるよう要請している。運輸省から要請を受けた自民党は、1967年2月28日に党三役が水田三喜男大蔵大臣に対して、外貿埠頭公団関係の予算を認め海上コンテナ輸送の受入体制を整備するよう申し入れ、これを蔵相側が受諾したことによって、外貿埠頭公団が設立される運びとなった。つまり、外貿埠頭公団の設立の最終決定は、政権党の政治決定に委ねられたものであった。

---

<sup>26)</sup> この構想では、コンテナ埠頭を整備対象に東京港と大阪港が新たに含まれている。なお、大阪市が大阪南港にコンテナターミナルを整備することを表明したのは、1966年6月であった。

<sup>27)</sup> 『日本海事新聞』1967年2月8日。

政権党による政治決定を経て、1967年7月に外貿埠頭公団法が成立した。この法律では外貿埠頭公団が業務を実施するにあたり、港湾管理者である地方自治体と協議することが明文化されている。1967年10月には、外貿埠頭公団法に基づき、京浜外貿埠頭公団と阪神外貿埠頭公団が設立されている。

外貿埠頭公団の財源は、国と地方自治体がそれぞれ10%ずつ資本金を出資し、残りを財政投融资40%、民間資金40%で調達することになった。外貿埠頭公団は、長期借入金によって民間資金の導入をはかり、港湾施設を船社や港運業者に長期に継続専用使用させ、使用料徴収によって償還していく方式で運営された。

外貿埠頭公団の設立によって、東京、横浜、大阪、神戸の4港では、コンテナ埠頭、ライナー（外貿定期船専用）埠頭の建設が進められた。両公団の事業費の合計は、1967年度から1981年度の15年で2,350億円に達している（詳細は資料編・図2を参照）。1981年末には、東京港と横浜港において、コンテナバース14、ライナーバース17が、大阪港と神戸港において、コンテナバース14、ライナーバース22が完成するに至っている（詳細は資料編・表2を参照）。コンテナバースやライナーバースは、バースごとに船社に有償で専用貸付された。

### **(3) 名古屋コンテナ埠頭株式会社の設立**

外貿埠頭公団が設立され、東京、横浜、大阪、神戸の各港ではコンテナ埠頭の整備が進められることになった一方で、名古屋港はそれから取り残されることになった。このため名古屋港の関係者は、同港にコンテナ埠頭が整備されない状態が長く続き、コンテナ貨物の貿易ルートが京浜と阪神の両地区に固定されてしまうことによって、その中間に位置する中京地域の経済基盤が低下することを危惧したのである<sup>28)</sup>。

そのようなことから名古屋港管理組合は、独自でコンテナ埠頭の整備に向けた取り組みを進めることになった。まず、1967年2月に名古屋港管理組合は、建設を進めていた金城埠頭の整備計画を一部変更し、同埠頭に外貿重量物岸壁（公共コンテナバース）2バース（水深10m、延長400m）を整備する構想を打ち出すのであった。金城埠頭の外貿重量物岸壁は、1968年から供用を開始し、コンテナ船も入港している。

整備計画の一部変更といった応急対策の一方で、1968年8月に、名古屋港管理組合、愛知県、名古屋市、名古屋商工会議所が四者連名で運輸省に「中京外貿埠頭公団（仮称）早期設置についてのお願ひ」を提出している。この陳情書は「すでに、邦船社2グループにおきましては、今秋よりコンテナ船の名古屋港寄港を決定し、その他船社からもコンテナ船の寄港について打診もなされており、また、

---

<sup>28)</sup> 名古屋コンテナ埠頭株式会社 [1981] 27頁を参照。

昭和 44 年から豪州航路のコンテナ輸送も開始される」<sup>29)</sup>現状から「名古屋港のコンテナ埠頭建設を中心とする中京外貿埠頭公団（仮称）を早急に設置し、京浜、阪神両外貿埠頭公団と同様、コンテナ海上輸送の進展に対応する埠頭建設を早急に着手」することを求めたものであった。さらに名古屋港管理組合は、運輸省への陳情に合わせて、社団法人日本船主協会<sup>30)</sup>にコンテナ埠頭の整備にあたって支援を得られるよう要請している。これに対して日本船主協会は「名古屋港として中京外貿埠頭公団の設立を陳情したのであれば、船社としても早速寄港できるかどうかコンテナ貨物量を調査してみたい。ただ、既存の公団の運営状況をみると、船社側としてもいろいろ考えなければならない点がある。したがって、名古屋港については、まったく別の埠頭整備方式を申し出ることもあり得る」<sup>31)</sup>と回答するのであった。この当時、船社の間では、外貿埠頭公団とそのサービスに対して不信感が強まっている状況にあった。

さて、名古屋港管理組合などが要求した中京外貿埠頭公団の新設について、運輸省は「京浜、阪神両外貿埠頭公団が発足して間がないことであるし、金城重量物埠頭も未だ供用されていない現状ではコンテナ貨物量の裏付けも充分とはいえず、時期尚早の感があるので、昭和 45 年度予算の問題として考えたい」<sup>32)</sup>として大蔵省への予算要求を見送ることになった。運輸省が公団の設立に消極的な姿勢を示したことから、名古屋港管理組合は、港湾を管理・整備する権限を活用し、荷役の効率化という利益を追求する船社の支援も受けながら自主的にコンテナ埠頭を整備する案を進めていくことになるのである。

1968 年 11 月から名古屋港管理組合は、国内の船社 6 社（ジャパンライン株式会社、川崎汽船株式会社、大阪商船三井船舶株式会社、日本郵船株式会社、昭和海運株式会社、山下新日本汽船株式会社）と交渉を始めている。そして、1969 年 6 月には、コンテナ専用埠頭 3 バースを整備するため、船社 6 社が 39 億円、名古屋港管理組合が土地 14 億円をそれぞれ出資して「名古屋コンテナ埠頭会社」（仮称）を設立し、基本施設の建設を自己資金でまかない、機能施設 31 億円を借入金で調達するという構想が発表されることになった<sup>33)</sup>。

名古屋港管理組合と船社 6 社が名古屋コンテナ埠頭会社の設立を表明したことから、運輸省はそれについての検討を進めることになった。運輸省内で、この会社の設立について賛否が分かれたが、最終的には、港湾整備の秩序が乱れることを懸念し、1969 年 7 月には中京外貿埠頭公団の新設案を発表している。これは、

<sup>29)</sup> 以下は、紅村 [1975] 22 頁による。

<sup>30)</sup> 社団法人日本船主協会は、100 総トン以上の船舶の所有者、賃借人ならびに運航業者であって、日本国籍を有する者を会員とする事業者団体である。

<sup>31)</sup> 名古屋コンテナ埠頭株式会社 [1981] 37 頁。

<sup>32)</sup> 紅村 [1975] 28 頁。

<sup>33)</sup> 名古屋コンテナ埠頭株式会社 [1981] 43 頁。

伊勢湾地区（名古屋港と四日市港）に 6 つのコンテナバースが必要であるとする運輸省海運造船合理化審議会の審議結果に基づき、昭和 46（1971）年度から昭和 50（1975）年度にかけて、220 億円の建設資金を投入し、同地区にコンテナ埠頭 6 バース、一般外貿埠頭 4 バースを整備しようとする計画であった。その後、中京外貿埠頭公団の設立プランは、1969 年 8 月に昭和 50（1975）年度までに名古屋港および四日市港にコンテナ埠頭 6 バース、名古屋港に一般外貿埠頭 2 バースを、事業費 230 億円をかけて整備する内容として固められ、大蔵省に予算要求されるに至った。運輸省による公団新設については、名古屋港管理組合が、それを阻む意思がないことを表明している<sup>34)</sup>。これに対して船社 6 社は、それが財政支出の拡大を嫌う大蔵省の反対などによって、いずれ頓挫すると予測していた<sup>35)</sup>。

船社側の予測どおり、運輸省の中京外貿埠頭公団の新設案については、大蔵省から強い反対意見が出されることになった。当時の大蔵省は、社会資本の充実を図るために民間資本の導入を歓迎する一方で、公社や公団の新増設については極力抑制する必要があるという立場をとっていた。このことから、1969 年 10 月には大蔵省が運輸省の中京外貿埠頭公団の新設とそれに必要な予算要求に「絶対反対」の強硬姿勢を示すに至っている。

運輸省は、大蔵省の反対を受けて中京外貿埠頭公団に代わる案を検討することになった。その際に検討されたのは、①京浜または阪神外貿埠頭公団の支部を中京地区に設ける、②特殊会社法を制定して特殊法人を設立する、③地方公社を設立する、④埠頭業法を制定して民間会社を設立する、⑤名古屋コンテナ埠頭会社構想を認める、以上の 5 案であった<sup>36)</sup>。これらの案のうち、大蔵省の反対、地元への反発、法整備の問題などから、⑤の名古屋コンテナ埠頭会社の設立を中心に調整が進められるようになっていった。そのような折に、大蔵大臣（当時）の福田赳夫が 1969 年 12 月 18 日に名古屋へ遊説に訪れ、名古屋コンテナ埠頭会社の設立を容認することをコメントしたほか、大蔵省が 1970 年 1 月に名古屋港のコンテナ埠頭の整備について、①民間資金の導入を最低 50%確保すること、②財政資金を一部充当すること、③港湾管理者が一部負担することによる方式が望ましいという意向を示すのであった<sup>37)</sup>。

このような経緯から、運輸省は 1970 年 1 月 19 日に中京外貿埠頭公団の新設を断念し、名古屋コンテナ埠頭会社の設立を進めていくことを発表している。その際に明らかにされた埠頭会社の概要は、①コンテナ埠頭などの重要な埠頭を港湾

34) 『日本海事新聞』1969 年 5 月 30 日。これが名古屋港管理組合の本意であったとは考えにくい。おそらく船会社と同様に、中京外貿埠頭公団の新設案が、いずれ頓挫することを予測していたと考えられる。

35) 『日本海事新聞』1969 年 7 月 19 日。

36) 名古屋コンテナ埠頭株式会社 [1981] 52 頁。

37) 『日本海事新聞』1970 年 1 月 17 日。

管理者に代わって埠頭会社が建設・管理する方式を新たに設けること、②埠頭会社は、建設した埠頭を船社などに専用使用させることができること、③埠頭会社は、事業計画、貸付契約書、貸付料などについて港湾管理者の監督を受けること、④港湾管理者が許可などをしようとする場合は、運輸大臣の承認を受けなければならないことなどであった。政府（運輸省と大蔵省）は、名古屋コンテナ埠頭会社に対して、港湾管理者を通じてコンテナ埠頭などの建設費の概ね 10%を 10 年から 15 年間にかけて無利子で融資することや 30%～40%の財政投融資をすることも決定している。

名古屋コンテナ埠頭会社の設立にあたって、1970 年 4 月に予算措置がなされ、1970 年 5 月に港湾法と港湾整備緊急措置法の一部が改正された。そして、1970 年 11 月には、埠頭会社の設立出資金を 3 億 4 千万円、名古屋港管理組合と船社 6 社の出資比率を 50 対 50、社名を「名古屋コンテナ埠頭株式会社」とすることが決定されたのである<sup>38)</sup>。同年 12 月には、名古屋港管理組合と船社 6 社の間で「名古屋コンテナ埠頭株式会社設立に関する協定書」及び「確認書」が調印され、設立登記が完了している。

名古屋コンテナ埠頭株式会社の毎年度の事業予算の構成比については、①出資金が 20%（内訳：名古屋港管理組合：10%、船社 6 社：10%）、②財政投融資からの借入れ（特別転貸債）が 30%、③国からの無利子借入れが 10%、④市中銀行からの借入れが 40%となっている。名古屋コンテナ埠頭株式会社は、1971 年 4 月からコンテナ埠頭 2 バースの整備を進め、1972 年にはそれらの供用が開始されることになった<sup>39)</sup>。

#### (4) 外貿埠頭公団の廃止をめぐる混乱

1967 年 10 月に設立された外貿埠頭公団は、コンテナ埠頭などを建設し、港湾荷役の大幅な効率化に貢献する一方で、設立当初から、たびたび行政改革の対象とみなされる存在であった。たとえば、公団が設立される直前の 1967 年 8 月に行政監理委員会が発表した「特殊法人の改革に関する第一次意見」では、京浜外貿埠頭公団と阪神外貿埠頭公団の統合が示されている<sup>40)</sup>。

さて、外貿埠頭で取り扱われるコンテナ貨物であるが、これについては 1973 年

---

<sup>38)</sup> 1988 年 8 月に昭和海運株式会社が撤退し、1989 年 6 月 1 日付でジャパンライン株式会社と山下新日本汽船株式会社が合併してナビックスライン株式会社となったため、船会社側株主は日本郵船株式会社、川崎汽船株式会社、大阪商船三井船舶株式会社、ナビックスライン株式会社の 4 社となった。さらに 1999 年 4 月 1 日に大阪商船三井船舶とナビックスラインが合併して商船三井株式会社となったため、2006 年現在、船会社側の株主は 3 社となっている。（名古屋港開港百年史編さん委員会 [2008] 194 頁）

<sup>39)</sup> 1983 年 4 月には、新たに 1 バースが供用を開始し、合計で 3 バース体制となっている。

<sup>40)</sup> 『日本海事新聞』1967 年 8 月 16 日を参照。

頃から取扱量の伸び率が鈍化し始め、同年10月の第一次オイルショックの発生によって、それが急速に落ち込むことになった。その結果、海運業界では次第にコンテナバースの供給過剰の弊害について議論されるようになっていった。1975年7月には、コンテナバースの供給過剰による弊害を憂慮した国内の船社が、それらの建設工事を一時凍結し、港湾整備予算を見直すよう運輸省に要望している。海運業界には、経営状況を好転させるためにコンテナバースの供給過剰を避け、1バースあたりの取扱能力を高めようとする意向があり、これを受けた外貿埠頭公団や運輸省、港湾管理者は、コンテナ埠頭の建設をスローダウンさせていった。なお、この時期には、行政管理庁が外貿埠頭公団を廃止対象法人として位置づけていたが、運輸省などが反対したこともあり、ひとまずは撤回されている。

外貿埠頭公団の廃止をめぐる動きは、1977年12月14日に自民党行財政調査会が「第二次行政改革に関する意見」として、京浜外貿埠頭公団と阪神外貿埠頭公団を廃止するよう福田赳夫首相に報告したことで本格化することになった。この報告を受けて、1977年12月23日に「行政改革の推進について」が閣議決定された。この閣議決定では、18特殊法人が行政改革の検討対象となり、外貿埠頭公団については「両公団を廃止して業務を外貿埠頭の所在港湾の港湾管理者に移管することとし、昭和54年度末までに諸条件の整備を図る」<sup>41)</sup>とされた。公団廃止は、関係者間で連絡や調整が行われぬまま決定されたとみられる。また、この決定について『日本海事新聞』は、自民党行財政調査会が「当初、声高にいわれていた省庁の統廃合が事実上タナ上げになったことから『“目玉探し”に奔走していた』といわれ、従来から問題となっていた外貿埠頭公団がクローズアップされたと観測されている」と報じている<sup>42)</sup>。

1978年になると、外貿埠頭公団の廃止決定に対して、船社をはじめとする海運業界からの反対意見が続出した。さらに外貿埠頭公団の共同出資者である運輸省も廃止には消極的であった。運輸省は、外貿埠頭公団に東京、大阪両湾に廃棄物の埋立処理場を整備する事業を担当させることで、公団廃止を回避し、その存続を図ろうとしたが失敗し、1979年8月頃からようやく外貿埠頭公団の廃止に向けて動き出していくのである。

海運業界や運輸省が外貿埠頭公団の廃止に反対する動きを示したのに対して、公団の共同出資者で港湾管理者の東京都、横浜市、大阪市、神戸市は、その廃止に賛成するスタンスであった。1978年8月に運輸省が港湾管理者から公団廃止についての意見聴取をしたところ、港湾管理者は公団業務の受け入れを表明し、その前提条件として①ユーザーに新たな負担増をさせない、②従来の使用形態を変更しないことなどを掲げている。

41) 内閣官房内閣参事官室 [1977] 52頁。

42) 『日本海事新聞』1977年12月19日。

港湾管理者とコンテナ埠頭のユーザーである海運業界、特に船社との間の意見に大きな隔たりが生じ、その調整が難航したため、当初の閣議決定で示された「昭和 54 年度末まで」に外貿埠頭公団を廃止することは困難となった。そこで 1979 年 12 月 28 日に「昭和 55 年度以降の行政改革計画（その 1）の実施について」が閣議決定（大平正芳内閣）され「京浜外貿埠頭公団及び阪神外貿埠頭公団については、昭和 56 年末を目途に廃止する」<sup>43)</sup>ことになった。これに先立ち 1979 年 11 月 30 日には、運輸大臣が運輸省港湾審議会に「外貿埠頭公団の業務移管について」諮問し、関係者間の意見調整を図るための懇談会の開催が決定している。

1980 年になって懇談会が開催されると、そこでは 2 度にわたって示された外貿埠頭公団の廃止をめぐる閣議決定の文言が争点となった。それは、1977 年の閣議決定が「両公団を廃止して業務を外貿埠頭の所在港湾の港湾管理者に移管する」と記していたのに対し、1979 年のそれが「公団については、昭和 56 年末を目途に廃止する」と記されるにとどまっていたためである。船社側は、それまで埠頭整備の資金を負担していた経緯と 1979 年の閣議決定を根拠に、外貿埠頭公団が整備した港湾施設を民間に移管するよう主張した。これに対して港湾管理者側は、1977 年の閣議決定を根拠に、外貿埠頭公団が整備した港湾施設などを港湾管理者に引き継ぐよう主張を続けている。

運輸省港湾審議会は、対立を続ける港湾管理者と船社に対して、港湾管理者が埠頭借受人の意向を反映しかつ広域的管理が可能な主体を新たに設立し、それに公団が整備した港湾施設を管理させるという方式を提示している。しかし、港湾管理者と船社は、この方式を受け入れようとはせず、それぞれの主張を展開し続けている。懇談会では、半年以上にわたって関係者間の協議が続けられたものの結論が出るまでには至らなかった。このことから運輸省港湾審議会による意見調整は、失敗に終わったと位置づけられる。

関係者間の意見調整が進まず、デッドロックの状態が生じたことから、外貿埠頭公団の廃止は、その設立と同じく政権党による政治決定に委ねられることになった。そして、1980 年 9 月に衆議院議員で自民党海運造船対策特別委員会委員長の砂田重民から関係者に対して提示されたのが、外貿埠頭公団の廃止・解体についての試案であった。これは「砂田試案」と呼ばれるもので、外貿埠頭公団を廃止・解体し、その資産と債務を東京、横浜、大阪、神戸各港それぞれに、全額関係自治体の寄附行為に設立される財団法人「外貿埠頭公社」に継承させることを提案した内容であった。具体的には、①既存の各港のフェリー埠頭公社<sup>44)</sup>を改組して

<sup>43)</sup> 内閣官房内閣参事官室 [1979] 53 頁。

<sup>44)</sup> フェリー埠頭公社は、フェリー埠頭の整備を図るため、1972 年に東京・大阪・神戸の各港において国と港湾管理者の共同出資によって設立された団体である。なお、横浜港のみ 1981 年 12 月に（財）横浜港埠頭公社が新設され、公団業務を承継した。詳細は、財

外貿埠頭公社を設立する、②外貿埠頭公社が外貿埠頭公団と借受人間の賃貸借約条件をそのまま継承する、③港湾管理者が外貿埠頭公社を設立し、運輸大臣が財団法人指定を行うというものであった。この試案は、公社設立に際して船社側が危惧していた埠頭の賃貸借約条件の変更は行わず、港湾管理者にはコンテナ埠頭などの港湾施設を引き継がせ、公社に対する監督権を運輸大臣（運輸省）に与えるなど、関係者それぞれにメリットが存在する内容となっていた。「砂田試案」が提示されたことによって、関係者間の意見対立は終息へと向かい、公団の廃止・解体の手続きが進められていった。

1980年11月には、運輸省港湾審議会管理部会が第三者的な小委員会を設置し、外貿埠頭公団廃止についての結論をまとめることになった。この小委員会は、2回にわたって会合を開き「砂田試案」と同じく既存のフェリー埠頭公社を改組した形の法人設立が望ましいと結論付け、港湾審議会長に報告している。

1980年12月16日に運輸省港湾審議会は、「砂田試案」や同審議会管理部会小委員会の報告をもとに、東京、横浜、大阪、神戸各港の港湾管理者が単独で設立する運輸大臣指定の財団法人に外貿埠頭公団の資産・債務を一括して継承させるとする答申をまとめ、運輸大臣に提出した。同年12月29日には「京浜外貿埠頭公団及び阪神外貿埠頭公団については、昭和55年12月16日の港湾審議会答申に基づき、昭和56年度内に業務の移管を完了する」<sup>45)</sup>ことが閣議決定（鈴木善幸内閣）されている。

つづいて「外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律案」がまとめられ、法案は1981年4月に衆・参議院本会議で可決・成立した。1981年11月には「外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律施行令」が閣議決定（鈴木内閣）され、1982年3月31日をもって京浜外貿埠頭公団と阪神外貿埠頭公団は、廃止・解体された。外貿埠頭公団の業務は、(財)東京港埠頭公社、(財)横浜港埠頭公社、(財)大阪港埠頭公社、(財)神戸港埠頭公社にそれぞれ承継された。

### 3-4. 国際コンテナ輸送競争の熾烈化と行政の対応

1980年代までの国内のコンテナ埠頭整備は、前述したような種々の問題を内抱しつつも基本的には東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の各港を中心に展開されており、そのスケールも世界トップレベルであったと言える。これについては、たとえば1980年に神戸港がコンテナ取扱個数で世界第4位、横浜港が世界第12位であったことから明らかである。ただし、行政改革の一環として1982年に京

---

団法人横浜港埠頭公社編 [1992] を参照。

<sup>45)</sup> 内閣官房内閣参事官室 [1980] 49頁。

浜・阪神両外貿埠頭公団が廃止となり、主要港湾においてコンテナ埠頭の整備を凍結したことが、結果として1990年代以降の国際的な港湾間競争に対応できなくなる要因の一つになったことは否めないであろう。

さて、1980年代からは、地方港の外貿コンテナ化が続いた。地方への外貿コンテナ港分散政策は、運輸省が1985年に策定した『21世紀への港湾』、多極分散型国家の構築を基本目標として1987年に閣議決定された第4次全国総合開発計画、第7次（1986～1990年度）・第8次（1991～1995年度）港湾整備5カ年計画、1995年に運輸省がまとめた『大交流時代を支える港湾』などに盛り込まれることになった。これらを背景として、港湾管理者、港湾所在地の地方自治体や港湾振興団体、物流業者等が連携して、コンテナ船社へ外貿コンテナ航路誘致活動を展開している<sup>46)</sup>。航路の誘致あるいは就航にあたっては、それぞれの港湾の利用や整備状況、需要予測、就航予定コンテナ船型などの差異から、既存岸壁の改良や多目的クレーン設置などで暫定的に必要な最小限のコンテナ荷役設備を整えた港湾がある一方で、ガントリークレーンなどを備える本格的なコンテナターミナルを整備した港湾も出現した。ともあれ外貿コンテナ港の数は、1980年に14港であったのが、1990年には24港となり、2000年には55港まで急増した。表2のとおり、2007年4月には66港が外貿コンテナ港化している<sup>47)</sup>。これが供給過多の状態にあることは、説明するまでもなからう。

コンテナ化した地方港であるが、港湾管理者である地方自治体が入港料の徴収取り止め、港湾施設使用料の低額設定など懸命のサービスを展開して、どうか船社、貨物を誘致しているというパターンが多い。しかしながら船社は、進出した港湾において採算が取れないと判断した場合には、躊躇なく撤退してしまうのである。そのようなことになると、地方自治体がコンテナターミナルの運営に行き詰ることは明白である。また、多数の地方港がコンテナ化されたことにより、国内でコンテナ貨物の取り合いとなり、そのため港湾の後背地の狭小化や内航の集荷の非効率化といった問題の発生にも繋がっていった<sup>48)</sup>。

このように日本の港湾整備事業が方向性を見失いつつあったところに発生したのが、1995年の阪神・淡路大震災である。6,400人以上の犠牲者を出したこの震災で、神戸港もコンテナ埠頭の大部分が壊滅するなどの被害を受けた。これによって神戸港で活動していた船社が一斉に釜山港などに拠点を移したほか、国際コンテナ輸送競争の熾烈化が認知される契機にもなったのである。さらに神戸港の施設が使用不可能となったことから、地方港のコンテナ港化が加速する契機にも

---

46) なお、こうした地方自治体の行動は、それらが横並びを志向するという特質が反映されたことによるものと推測される。

47) 地方港の外貿コンテナ港化については、山田 [2008] 8-11 頁を参照した。

48) これについての詳細は、稲垣 [2001] 30-33 頁を参照した。

なった。これによってコンテナ埠頭が整備された港湾として、姫路港などがあげられる<sup>49)</sup>。

表 2 日本の港湾における外貿コンテナ航路就航年

年代	港名
1960年代 (6港)	東京(1967年)、神戸(1967年)、横浜(1968年)、名古屋(1968年)、 大阪(1969年)、四日市(1969年)
1970年代 (7港)	清水(1970年)、下関(1971年)、北九州(1971年)、苫小牧(1974年)、 那覇(1975年)、博多(1977年)、今治(1979年)
1980年代 (9港)	新潟(1980年)、徳山下松(1981年)、伏木富山(1984年)、日立(1986年)、 室蘭(1986年)、志布志(1986年)、金沢(1988年)、舞鶴(1989年)、 境(1989年)
1990年代前半 (16港)	敦賀(1990年)、広島(1990年)、細島(1993年)、八戸(1994年)、 千葉(1994年)、松山(1994年)、仙台塩釜(1995年)、秋田(1995年)、 酒田(1995年)、直江津(1995年)、和歌山下津(1995年)、水島(1995年)、 三田尻中関(1995年)、三島川之江(1995年)、徳島小松島(1995年)、 大分(1995年)
1990年代後半 (15港)	川崎(1996年)、堺泉北(1996年)、福山(1996年)、宇部(1996年)、 鹿島(1997年)、石狩湾(1997年)、岩国(1997年)、高松(1997年)、 伊万里(1997年)、小名浜(1998年)、三河(1998年)、高知(1998年)、 長崎(1999年)、熊本(1999年)、八代(1999年)
2000年代 (13港)	常陸那珂(2000年)、姫路(2000年)、呉(2001年)、浜田(2001年)、 油津(2001年)、唐津(2002年)、釧路(2003年)、小樽(2003年)、 御前崎(2004年)、川内(2004年)、函館(2005年)、三池(2006年)、 大船渡(2007年)

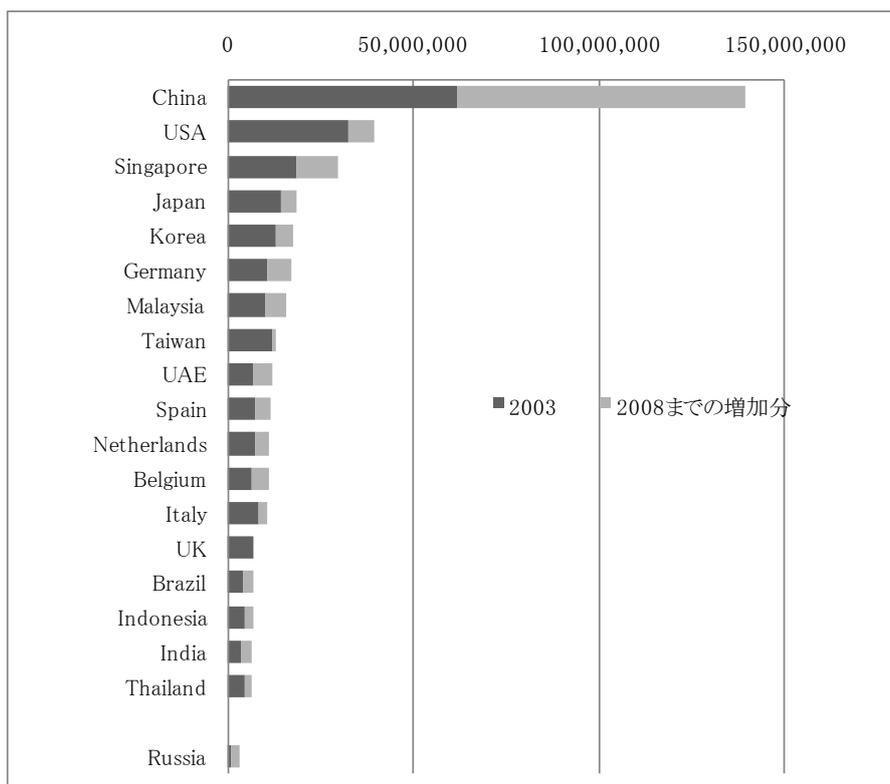
(出所) 山田[2008]10頁をもとに筆者作成。

このように日本の港湾整備事業の重点が地方港へとシフトしていった一方で、アジア各国の港湾は着々と大規模化が進められたほか、国際コンテナ輸送市場の熾烈な競争が始まることになった。シンガポール港、上海港、釜山港などは国家戦略として港湾が整備され、大規模船舶ならびに大量のコンテナ受け入れ体制が整えられていった。これにあわせて、当初の想定を超えるテンポでコンテナ船の大型化が進むことになった。1980年代は、最大 5,000TEU 積載可能の Panamax 型が主流であり、これを上回る規模の船舶は登場しないと想定されていたのが、1980年代後半には Post Panamax 型 (最大 8,000TEU 積載可能)、1990年代前半には Super Post Panamax 型 (8,000TEU 以上の積載が可能)、2000年代半ばには Ultra-Super Post Panamax 型 (10,000TEU 以上の積載が可能) が登場するなど船舶の大規模化が続いた (詳細は資料編・図 3)。また、1990年代には、外航船社の外航船社の M&A、アライアンス化も急速に進んでいる。代表的な海運アライ

<sup>49)</sup> 姫路港では、1997年にコンテナに対応可能な多目的クレーンが設置されたが1999年まで1隻もコンテナ船が寄港せず問題となった (『朝日新聞』1999年5月22日)。2000年に姫路港と釜山港との間に航路が開設されたが、その後、2008年9月に船社が撤退し、現在は内航コンテナの取り扱いがあるのみとなっている。

アンスとしては、Maersk Lines（デンマーク）、Evergreen Group（台湾）、Grand Alliance（日本郵船、OOCL、MISC、ハパックスロイド）、The New World Alliance（商船三井、現代商船、NOL）、CKYH Group（Hanjin、Cosco、K-Line、Yangming）などがあげられる。これらの船社やアライアンスが、いずれを抜港するかによって港湾は趨勢を大きく左右されることになった。さらに同時期に、メガターミナルオペレーターがグローバル規模で経営を展開していったことも見逃せない。これは、主なものとして Hutchison Port Holdings（香港）、APM Terminals（オランダ）、PSA Corporation（シンガポール）、DP World（アラブ首長国連邦）などがあり、世界の主要港のターミナルを運営するに至っている。船社、荷役の合理化がハイペースで進んだことによって、高コスト体質の日本の港湾は、釜山港のフィーダーポート化が進み、北米航路から船社が撤退するといった事態も引き起こされることになった。

ここで、2000年代の国際的な港湾間競争の激化や世界的なコンテナリゼーションについて、各国の港湾のコンテナ取扱量のデータを用いて検討してみることにしよう。

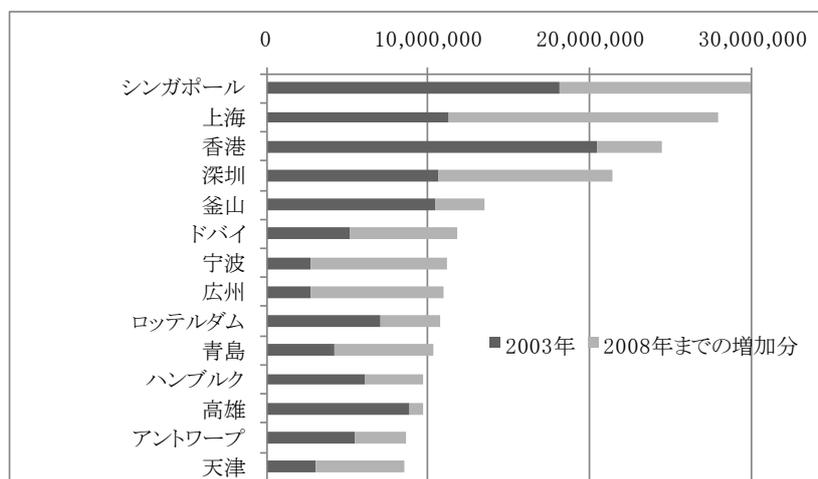


(出所) "Containerisation International Yearbook" 2005年版および2010年版より作成。

図5 各国別コンテナ取扱量の近年の推移

まず、図 5 のとおり、全世界でのコンテナ取扱量は、中長期的に各国で着実な伸びを示している。しかしながら、それは一様ではない。OECD 諸国など既に相当の経済成長を経験した国の伸び率はそれほどでもなく、経済規模が大きく、かつ高い経済成長率を保ち続ける中国の伸びが著しい。2003 年から 2008 年までの 5 年間で、日本の取扱貨物量の伸び率は 1.29 倍、韓国も 1.37 倍であり、1.4~1.7 倍程度の伸び率の国が多い OECD 諸国（たとえば、オランダは 1.57 倍、ドイツは 1.64 倍である）の中でも低い値となっている。それに対して中国の取扱貨物量は 2.26 倍に達しており、ロシアの 3.49 倍とともに際立っている。シンガポールのような都市国家を除くと、経済規模の大きさと経済成長のスピードが地勢的な影響とともにコンテナ取扱量に多大な影響を及ぼしていることが伺える。

その傾向は、港湾別に見てみると、より明確に表れている。図 6 は、港湾別コンテナ取扱量の近年の推移を示したものである。2008 年のコンテナ取扱量の上位をその 5 年間の伸び率から見てみると、1 位のシンガポール（1.65 倍）から、上海（2.48 倍）、香港（1.20 倍）、深圳（2.02 倍）、釜山（1.29 倍）、ドバイ（2.30 倍）と続いており、既存の大都市の港湾や大規模ハブ港よりも、新しく経済規模の大幅な拡大が見込める新興の都市圏の港湾で伸び率が大きい。2008 年に上位 30 位にランクインした港湾のうち、伸び率が 2 倍以上の港湾は、ドバイを除いてすべて中国の港湾（宁波（4.05 倍）、広州（3.98 倍）、青島（2.43 倍）、天津（2.82 倍）、厦門（2.16 倍）、大連（2.70 倍））となっている。

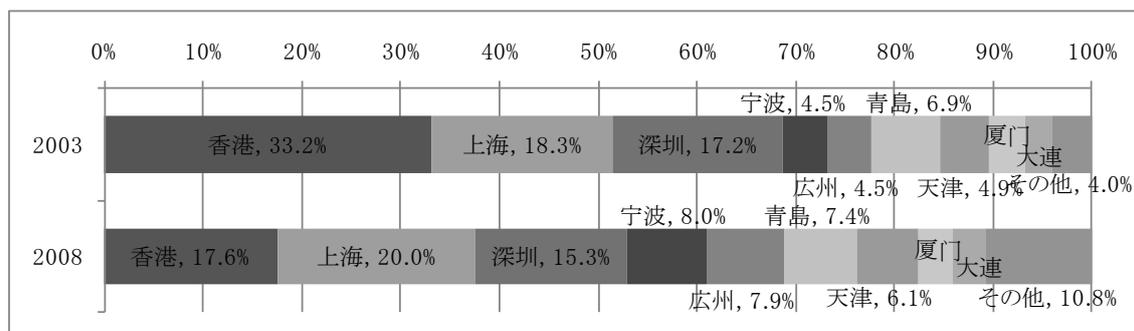


(出所) 図 5 と同じ。

図 6 港湾別コンテナ取扱量の近年の推移

さらに中国に絞ってコンテナ取扱量を観察することにしよう。図 7 によると 2003 年には、上位の 3 港（香港、上海、深圳）で中国全体のほぼ 7 割を占めていたが、2008 年にはそのシェアは 5 割強に落ち、宁波、広州、青島、天津といった

港湾が中国国内でのシェアを高めつつあることが示されている。そして、大連までの上位9港を除く「その他」の伸び率は、5年で6.06倍にも達しており、中国という広い国土で港湾間のコンテナ取扱量が次第に分散される形になっていることもわかる<sup>50)</sup>。



(出所) 図5と同じ。

図7 中国の港湾別コンテナ取扱量の近年のシェアの推移

以上のとおり国際的に、特にアジアにおいて港湾間競争が激化し、日本の港湾が凋落したことが認知され、2000年代になってようやくそれらの国際競争力の回復に向けた政策が国土交通省によって導入されることになった。まず、2004年にスーパー中核港湾政策が導入された。これは、京浜港（東京港・横浜港）、伊勢湾（名古屋港・四日市港）、阪神港（大阪港・神戸港）において、①港湾の広域提携の促進によるコンテナターミナルの集約化（選択と集中）、②大規模ターミナルオペレーターの育成、③次世代高規格コンテナターミナル（岸壁水深15m以上、同延長1km）の整備、④港湾コストの3割削減、⑤24時間・365日稼働、リードタイムの短縮化、⑥港湾物流機能の多様化、⑦対アジアのトランシップコンテナ貨物の取り込みなどをめざすという政策である。また、この政策をめぐって、港湾管理者である地方自治体が連携を進めたと言われている<sup>51)</sup>。ただしこれは、わが国の港湾を取り巻く状況が最悪化しつつあったことと、中央政府がそのための環

<sup>50)</sup> これらのことから、日本の都市圏に存在する大規模港湾は、その整備水準にかかわらず、特に中国で経済成長を続ける新興の都市圏の港湾に伍すための基本的な前提条件を欠いていると推測される。それは、日本自体の経済成長が今後大きく見込めないことが挙げられるほか、シンガポール、香港、釜山など既存のハブ港も中国の新興の都市圏の港湾に比べて伸び率が鈍化しているため、いわゆる外国航路間の中継点としての役割を想定した取扱量の拡大もあまり期待できないと考えられるからである。仮に、日本の港湾が経済成長著しい中国の新興の大都市の港湾と他国の港湾を結ぶハブ港として一時的に機能したとしても、経済成長が続けば新興の大都市の港湾と他国とを直接結んだ方が次第に効率もよくなり、目的地としての取扱量の伸びが期待できない日本の港湾は、ハブ港としての機能を徐々に失っていかざるを得ないと予想される。

<sup>51)</sup> 田尾・奥菌 [2009] 41頁。

境を整備したことによって、ようやく実現したものであると言える。

この後も港湾の国際競争力の回復に向けた政策の導入が続くことになった。2007年に港則法が改正され神戸港、大阪港（堺泉北港を含む）、尼崎西宮芦屋港（兵庫県が管理者）の一開港化が実現している。2009年に民主党が政権を担うことになり、その関係で2010年には、国際コンテナ戦略港湾政策が導入された。これの選定については、国土交通省が各港の採点を担当し、阪神港がトップ、京浜港が2位、伊勢湾と北部九州（北九州港、博多港）が落選という結果に終わることになった<sup>52)</sup>。この政策によって、コンテナターミナルの民営化、貨物の集中化、超大型船が接岸可能な大深度コンテナバース（水深18m）の整備が進められることになっている。なお、2011年4月には大阪・神戸両埠頭公社の民営化、2015年4月には両埠頭株式会社の経営統合と同社のトップに民間人を登用することや民間資金の導入も予定されている。また、穀物、石炭、鉄鉱石の大量一括購入、共同輸送による輸送費の大幅削減により産業競争力を強化することをねらいとした国際バルク戦略港湾政策の導入に向けた動きも進んでいる。

このように今日、国土交通省が港湾政策を主導しているが、それは現状ではコンテナ埠頭の整備を中心としたものとなっており、港湾管理者が地方自治体であるというシステムについては依然として維持されたままとなっている。このジレンマをどのように克服するかが、今後の鍵となってくることは間違いない。

#### 4. 欧米の港湾整備事業の分析ーロッテルダム港・ハンブルク港を中心に

##### 4-1. 欧米の港湾整備事業の特徴

わが国の港湾整備事業については、前述してきたとおり、数々の問題点を抱えている。それを今後どのように修正していけばよいのかについて見通すために、本章では欧米の港湾整備事業について紹介・検討することにしたい。

欧米の港湾管理者は、ポートオーソリティ（港湾公社）となっている<sup>53)</sup>。具体的には、ニューヨーク・ニュージャージー港は1921年に設立されたニューヨーク・ニュージャージーポートオーソリティ、シアトル港は1911年に設立されたシ

<sup>52)</sup> 国土交通省は、「釜山やシンガポールに対抗できるか」など目標や位置づけ、コスト低減、貨物集約、荷主へのサービス向上など7項目を評価基準として各港の採点を実施している。採点は、阪神港が1,000点満点中769点、京浜港が729点、伊勢湾が553点、北部九州が277点という結果であった。

<sup>53)</sup> 欧米の港湾の管理・運営体制については、東京都・川崎市・横浜市 [2010] 105-115も参照した。

アトルポートオーソリティ、ロサンゼルス港は 1907 年に設立されたロサンゼルスポートオーソリティ、ロッテルダム港はロッテルダム港湾公社（ロッテルダム市とオランダ政府が株式を保持）、ハンブルク港はハンブルク港湾公社（ハンブルク特別市が出資）、アントワープ港はアントワープ港湾公社（アントワープ市が出資）が、それぞれ管理者となっている。

これらのポートオーソリティに対して地方自治体や中央政府の関与は、拒否権の保持・財源補助、航路浚渫や道路整備などに限定されている。ポートオーソリティが担っている事業内容は、港湾事業（ターミナル・バースの整備・管理）だけにとどまらず、交通事業（トンネル、橋、鉄道）、地域経済開発事業（テレポート、工業団地）など多岐にわたっており、ニューヨーク・ニュージャージー港のポートオーソリティが空港事業（ジョン・F・ケネディ国際空港など）を担い、さらには警察権限も有していることは、よく知られている。ポートオーソリティは、施設のリース料等による収入、債権発行、民間銀行等からの借り入れで資金を調達し、自立的に運営されている点も日本のそれと比較されやすい点である。

欧米のポートオーソリティの権限は強く、原則として自主財源で運営されている。それでは、このようなことが、なぜ欧米では可能なのか。また、運営に際して、どのような特徴を有しているのであろうか。これらを分析するため本研究では、ロッテルダム港とハンブルク港へ赴き、資料調査と関係者からのヒアリングを実施することにした。これらの港湾を選定した理由は、日本と同様に開発できる国土が限定されていることや、港湾整備事業をめぐる制度などが類似しているためである。とりわけオランダについては、国家戦略としてヨーロッパの海の玄関口にして欧州最大の港湾であるロッテルダム港に優先的に投資をして港湾施設を拡張し、EUにおけるプレゼンスを高める戦略を実行に移そうとしている。筆者は、これらを検討することによって、わが国の港湾整備事業の将来的なあり方に何らかの示唆を与えられるのではないかと考えたのである。

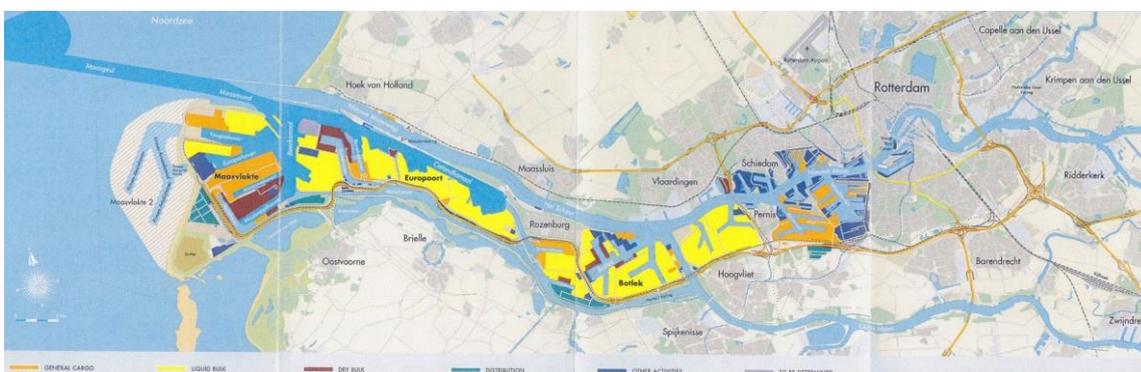
#### 4-2. ロッテルダム港の港湾整備事業

##### ーロッテルダム港湾公社の設立・活動を中心に

ロッテルダム港があるロッテルダム市は、アムステルダム市に次ぐオランダ第2の都市で、古くから交易・工業を中心に栄えてきた港湾都市である。ロッテルダム港は、ライン川とロッテ川に面する東西全長 40km、総面積 1 万 570ha（うち産業用地は 5,167ha、社会基盤用地・水域は 5,103ha である）、岸壁の総延長が

77km に達する巨大港湾であり<sup>54)</sup>、ヨーロッパ最大の取扱貨物量およびコンテナ取扱個数を誇っている（資料編・表 3、同表 4 参照）。

港内は、ハリンハーフェン、ヴァールハーフェン、メールヴェハーフェン、エーンハーフェン、ボトレック、ユーロポート、マースフラクテの 7 地区に分かれており、4 カ所の石油精製施設、3 カ所の工業用ガス製造施設、8 カ所のコンテナターミナルを備えている（図 8 参照）。コンテナターミナルについては、PSA Corporation や DP World、ABP (Associated British Ports) などのターミナルオペレーターによって運営されている。なお、2009 年のロッテルダム港の総取扱貨物量は 3 億 8,700 万トン、コンテナ取扱貨物量は 1 億トン（資料編・表 5 を参照）同取扱個数は 974 万 3 千 TEU である。



(出所) Port of Rotterdam Authority [2010]。

図 8 ロッテルダム港地図

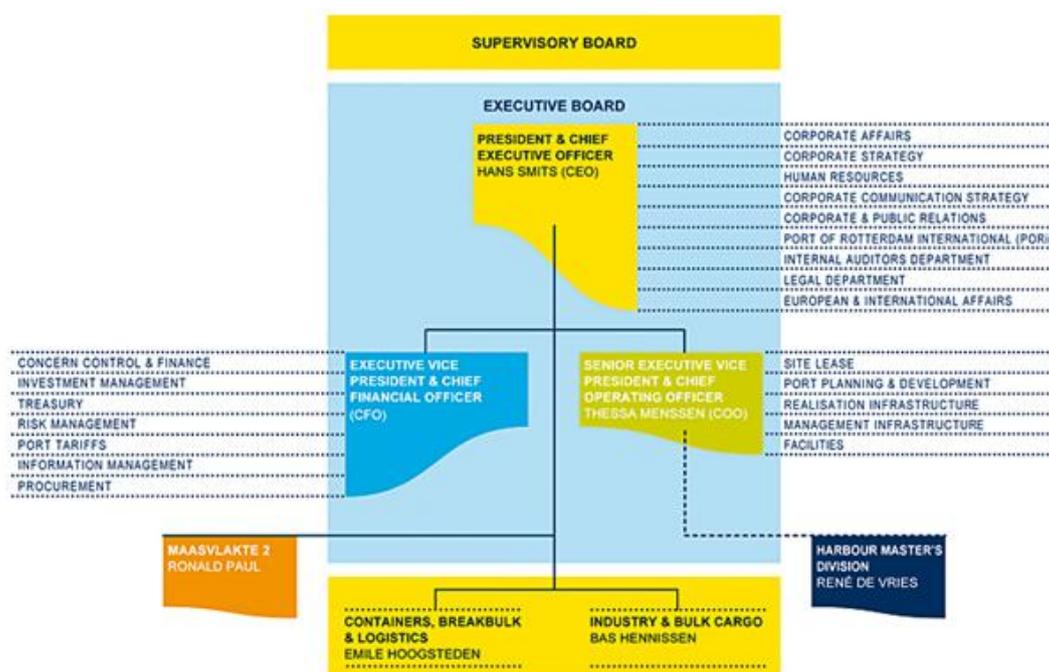
ロッテルダム港は、ドイツ、フランス、スイスなどのアルプス山脈以北、東ヨーロッパを中心とする広大な後背地を抱えている（資料編・図 4 を参照）。後背地への貨物の輸送は、道路、鉄道、ライン川を中心としたバージが中心的な役割を担っている。また、後背地をめぐってロッテルダム港は、近接するハンブルク港、アントワープ港とライバル関係にあり（資料編・表 3、同表 4 参照）、それらとの間で激しいポートセールスが展開されている。

さて、ロッテルダム港は 1900 年頃からロッテルダム市港湾局によって管理されていたが<sup>55)</sup>、2004 年 1 月にロッテルダム市の 100% 出資によって新たにロッテルダム港湾公社 (Havenbedrijf Rotterdam N.V.) が設立されることになった。2006 年には、総工費 29 億ユーロ、1,000ha にのぼるマースフラクテ II（資料編・写真

<sup>54)</sup> 日本最大規模の港湾である名古屋港の陸域は 4,213ha である。これと比較しても、ロッテルダム港がいかに巨大な港湾であるかが分かる。

<sup>55)</sup> ロッテルダム市がロッテルダム港を管理するようになったのは、1898 年から 1902 年頃にかけてである。詳細は、欧米港湾労働事情研究調査団 [1971] 27 頁を参照。

1を参照)の埋立造成事業を補助するため、オランダ政府が0.5億ユーロを出資して、公社の株式を取得することになった。ロッテルダム港湾公社の出資比率は現在、ロッテルダム市が75%、オランダ政府が25%となっており、将来的に後者が出資比率を拡大していく予定となっている。この件について、2010年12月7日にロッテルダム港湾公社のDirector European & International AffairsでEuropean Seaports Organizationの議長でもあるVictor André Schoenmakers氏にインタビューしたところ、この公社設立のプランは、1996年から議論されていたということである。公社の設立についてSchoenmakers氏は「組織を専門化するという点は、それが顧客である大企業とかそういうものと対等にやりあう上で避けられないことであった」と語っている。公社の組織図は、図9のとおりである。



(出所) ロッテルダム港湾公社 HP (<http://www.portofrotterdam.com/en/Port-authority/organisation/Pages/organisation-structure.aspx>)

図9 ロッテルダム港湾公社組織図

ロッテルダム港湾公社は、会長 (CEO)、財務 (CFO)、インフラ・海事 (COO) の3部門によって執行役員会が組織されており、独立性を保った港長 (Harbour Master) 部が設けられている。公社の職員数は、1,200名である。また、経営的な視点および公益的な視点の両面からロッテルダム港の経営を監視するために、社外メンバーからなる監視委員会 (Supervisory Board) が最上位機関として設置されている。オランダの主要企業の経営者で構成された監視委員会は、株主 (ロ

ッテルダム市およびオランダ政府)の視点を経営に反映させることが役割であり、不適切な執行役員の職務を停止する権限を有しているほか、監査委員会や報酬委員会などを内部に組織している<sup>56)</sup>。前述の Schoenmakers 氏に、これらについてインタビューしたところ、組織について「我々公社は、もっと専門化して利益を上げなければならない。そういう心づもりで運営している」ことや、監視委員会については「5人のメンバーがいるが、政治家は1人もいない」という説明であった。

公社の事業内容は、土地、水域、岸壁、護岸、トンネル、橋、建物など基礎的なインフラの整備である。なお、道路、鉄道については引きこみ部分のみの整備となっている。公社の自己資金は、船社からの入港料、係離岸料、コンテナ・石油ターミナルオペレーターからのリース料となっている。Schoenmakers 氏の説明によると、公社の設立によって資金調達がスピーディになり「ロッテルダム市港湾局が管理者であった時は、資金を借り入れるのもすべて市を通していた。現在は、独立して借り入れられる状態である。公社の設立にあたって全部契約をし直した。借り入れ先は、オランダのメガバンク、あるいはヨーロッパの融資銀行である。マースフラクテⅡの融資も、それらからすぐに手配することができた」ということであった。

それでは、ここでロッテルダム港湾公社と行政（ロッテルダム市・オランダ政府・EU）との関係について紹介することにしよう。まず、港湾公社とロッテルダム市・オランダ政府との関係についてである。この点について Schoenmakers 氏にインタビューしたところ、2004年の港湾公社の設立にあたってロッテルダム市が100%出資した経緯もあり、公社は運営にあたってロッテルダム市が影響力を及ぼそうとすることが懸念材料の1つとなっている。そのため、公社が港湾施設や土地の貸付などで利益を確保し、それをロッテルダム市に還元することによって、市との関係の悪化を回避しているという。そして公社は、マースフラクテⅡのような大規模開発を実施する場合には、オランダ政府など株主の関与を認めることも約束している。この点について Schoenmakers 氏は「ロッテルダム港の場合は、市から港湾管理権が離れることにはなったが、株主としては依然として影響力を持っているので、こちらがやっていることを監視している。市は、政策に長期的な視点を持っており、日常の港湾の管理・運営については、公社に任されている。これが実際に、あるべき形ではないだろうか。また、港の管理・運営にあたっては、日本だけでなく、中国や韓国などの港湾の動向も分析して、どのような戦略をとっていくかを決めている。そのような形で動いていくことで初めて港の戦略的な管理・運営が可能になるのではないかと思う」と語ってくれた。

---

<sup>56)</sup> ロッテルダム港湾公社の組織体制については、坂井 [2010] の記述も参照した。

つづいて、ロッテルダム港湾公社と EU との関係についてである。両者の関係がクローズアップされたのが、マースフラクテ II の造成事業である。EU は、マースフラクテ II の開発構想が発表された際に、EU 内の自由競争に悪影響を及ぼす可能性がある」と懸念を示している。これに対して、ロッテルダム港湾公社の取った対応は、Schoenmakers 氏の説明によると「EU にこういった施設を造成する、という通知・覚書を提出する必要があった。それと同時に 1 つや 2 つの会社が利益を得るものではなく、公共の利益をもたらす施設であることを EU に対して証明したことから造成が許可されることになった。オランダ政府が株主として公社に出資するというのも補助金として怪しいと EU からクレームが出たが、投資が必ず利益を生むという市場の理屈にかなった一般的な事業ということで、その証明ができたので大丈夫だった」とのことである。ともあれ、EU も欧州の海の玄関口であるロッテルダム港の大規模化に関心を払っており、事業が EU 内の秩序の乱れに繋がると判断した際には、一定程度の影響力を及ぼそうとすることが伺える<sup>57)</sup>。

紙幅の関係から、ひとまずここでロッテルダム港とその運営体制についてまとめたい。まず、ロッテルダム港湾公社の設立であるが、これは戦略性と自律性の向上、より一層の利益の確保を目的としたものである。この公社は、港湾整備全般の業務を公社が管轄するなど自律性が担保されている一方で、港湾の開発を公社が完全にフリーに実施できるというわけではなく、ロッテルダム市やオランダ政府が監視しているところにも特徴がある。とりわけ、元港湾管理者であったロッテルダム市は公社の活動に介入を試みる傾向にあるが、ロッテルダム港湾公社が港湾施設の貸付などによって利益を確保し、それをロッテルダム市に還元することで、両者の間には適度な協力と緊張の関係が維持されているのである。

#### 4-3. ハンブルク港の港湾整備事業－ハンブルク港湾公社の活動を中心に

本節では、欧州でロッテルダム港と直接的な競争関係にあるドイツ・ハンブルク港について紹介する<sup>58)</sup>。

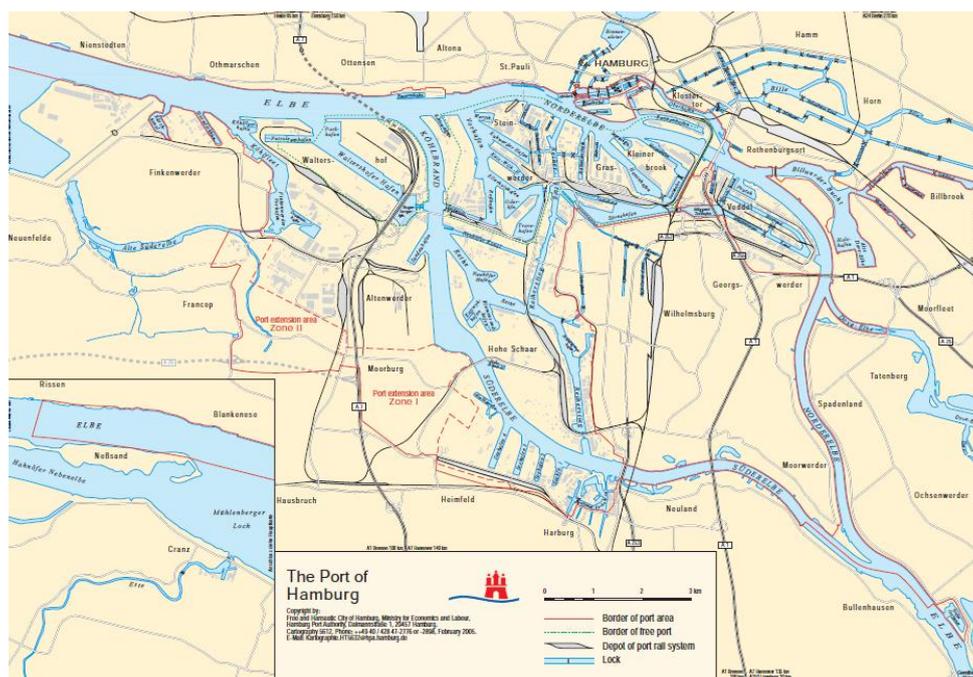
地勢的な要因からドイツの主要港湾はすべて北部に存在する。ドイツ最大の港湾であるハンブルク港は、2009 年のコンテナ取扱個数が 700 万 TEU に達し、そ

<sup>57)</sup> 特定地域の港湾整備事業と EU などの超国家組織との関係についての詳細な分析は、今後の研究課題である。

<sup>58)</sup> 本節の情報は、既存文献、各組織のウェブサイトの他、ハンブルク港湾公社、ハンブルク・ハーフェン・マーケティング社、ハンブルク・ハーブルク工科大学の地域開発の専門家（ハイケ・フレミヒ教授、ニコ・ヘルツ研究員）への 2010 年 12 月 9 日・10 日のヒアリングに基づいて、まとめたものである。

れにブレーメン・ブレーマーハーフェン港（以下、ブレーメン港）が 456 万 TEU で続いている<sup>59)</sup>。

本節で取り上げるハンブルク港（図 10）は、エルベ川の河口から約 50 キロに位置し、エルベ川のより上流のドイツ国内・チェコ、さらに河川運河、キール運河や陸送を通じて東欧地域、北欧諸国およびロシア内陸などにフィーダー輸送するのに有利な位置にある（資料編・図 5 参照）。ドイツ国内は、道路網だけでなく鉄道網・河川網が非常に充実しており、輸送先国側とのネットワークが繋がれば交易を拡大できる状況にある。また、旧西ドイツの経済発展を支えた西部から南部にかけての地域には、国際河川であるライン川とその支流が流れ、ライン川の河口に位置するロッテルダム港との関係が歴史的に強く、現在も大きな物流ルートとなっている。ライン川は、本流がドイツの他、フランス、スイス、オーストリアなどの各都市を流域におさめるほか、支流のメイン川が運河でドナウ川と接続し、東欧・南欧から黒海に至る広い地域が水運によって結ばれている。



（出所） Free and Hanseatic City of Hamburg [2005] 74 頁。

図 10 ハンブルク港地図

59) 両港が位置する都市（ハンブルク市、ブレーメン市）は直線距離で 100km 離れており、それぞれ人口は約 170 万人、約 55 万人であり周辺地域を合わせても後背人口は大きくない。また歴史的な影響（特に第二次大戦終了後の占領国の政策）により、ハンブルク港とブレーメン港には大まかな対象地域、範囲があり、前者はアジア・アフリカ向け、後者はアメリカ大陸向けとなっている。他に、2010 年にハンブルクから 60km の位置にヴィルヘルムスハーフェン港が開業予定となっており、完成すると最大 410 万 TEU を取り扱うことができるとされる。

これらをまとめると、①日本には存在しない国際的な内陸輸送が欧州大陸全体で活発であり、輸送モード（海上、河川、運河、道路、鉄道）とあわせて、より複雑な競争関係になっていること、②このような輸送モードや越境物流の簡素化によりハンブルク港が他国（特に東欧・ロシア）の物流の拠点にもなりうる一方で、ドイツ国内でも西部・南部を中心に外国港湾（ロッテルダム港）の水運に大きく頼っていること、③ドイツ国内には大規模港湾が 2 つあるが、日本のように同一大都市圏には存在せず歴史的な経緯もあり、実態として緩やかな住み分けがなされていることなどがあげられる。

近年は東欧・ロシアの他、とりわけ中国との取引が増え、ハンブルク港の貨物取扱量はそれらの国々の景気動向などに大きく依存しているが、2008 年のリーマンショックの影響を除くと、コンテナ貨物を中心として貨物需要は拡大傾向になる（資料編・表 3、同表 4 参照）。

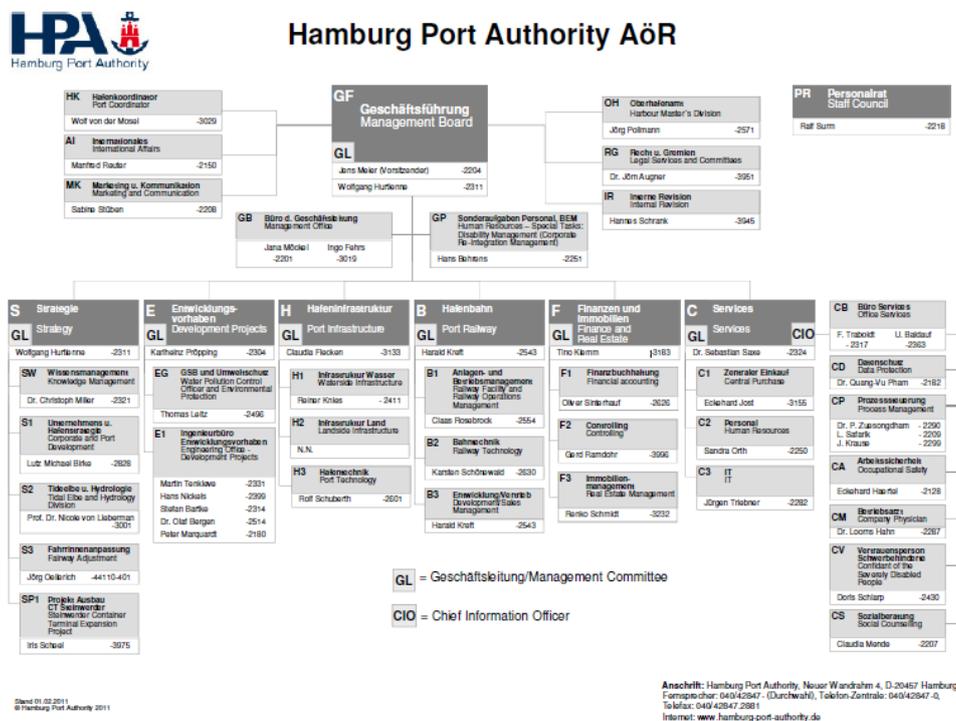
つづいて、ハンブルク港の運営体制について言及する。ドイツにおいて港湾を整備・運営する権限は、州もしくは都市州（市）にあると連邦法で定められている<sup>60</sup>）。したがって、ハンブルク港の整備・運営は、基本的に都市州であるハンブルク市が実施することになっている。ハンブルク港は、これまでハンブルク市のいくつかの港湾関連部局（水路港湾建設局、港湾管理局、港湾整備・サービス局など）によって、それぞれの権限に基づきながら管理・運営されてきた。しかしながら、冷戦終結後の市場の拡大や、ロシア・中国など新興工業国の発展に対応するために、機動的で迅速な港湾戦略を進めていく必要があるという意見が欧州の港湾開発・運営を支配するようになり、ドイツでも特に 2000 年代に入って民営化や統合の議論が活発になされるようになった。その結果、ハンブルク港では、2005 年に港湾を担当する上記の港湾関連部局が統合されて公社化され、ハンブルク港湾公社（HPA : Hamburg Port Authority）が設立されたのである。

HPA の権限や意思決定の方法などは、ハンブルク市の市法（州法）ですべて定められている。HPA は、市の 100% 出資によって設立され、設立当初の労働組合との交渉により従業員の大部分が、もともと公務員である上記の市港湾関連部局の職員の異動によることになった。重要な意思決定は、9 名で構成される監督委員会で決められるが、議長には市経済労働大臣が就くほか、2 名が市幹部、3 名が関

---

<sup>60</sup> ドイツは連邦制をとっており、各権限が基本法（日本の憲法にあたる）を踏まえて明確に区分されるとともに、広域政府といえる州の権限が日本の都道府県よりも大きくなっている。州は 16 あるが、このうち首都であるベルリン市とともにハンブルク市、ブレーメン市とともに都市州といわれている。都市州の権限は他の一般の州と同等に与えられているが、行政界の広さや市街地の大きさなどの地理的な状況や、基礎自治体が州と同一（たとえば、ハンブルク州＝ハンブルク市）といった行政組織の状況として実質的には一つの都市（自治体）といえ、部分的に一層制（連邦も入れれば 2 層制）になっていると解釈できる。

連企業幹部であり、以上の 6 名はハンブルク市議会によって選出される。残りの 3 名が HPA スタッフとなるが、市の影響力は小さくない (図 11 参照)。



(出所) ハンブルク港湾公社 HP (<http://www.hamburg-port-authority.de/organisation/organisationsplan.html>)

図 11 ハンブルク港湾公社組織図

その一方で、HPA の予算は市から分離されて編成されることになり、もともと市にある港湾管理・運営の権限も概ね HPA に委譲されており、管理・運営上の公社の自由度は高い。特に港湾地区に指定されたエリアについては、本来、全国的に連邦が権限を持つ水路 (河川を含む)、高速道路についても部分的に HPA が管理している。さらに鉄道については、それより広い港湾一帯の路線を HPA が管理・運営する権限を持ち、港湾を発着する貨物の鉄道輸送を円滑化している。

また、港湾地区に指定された土地も、市から HPA に移管されるとともに、ターミナル運営企業へリースする権限も与えられている。ただし、現在港湾の拡張が検討されている対象地区 (アルテンヴェーダー地区) の土地の権利は市には移管されておらず、拡大の是非が検討されている。その一方で市の中心部にある旧港湾地区は現在、再開発地区として複合開発がおこなわれているが、そうした地区、たとえばハーフェンシティ (資料編・写真 2 参照) は、港湾機能がなくなるとともにハンブルク市に返還されている。

ターミナルの運営については、HPA または市が持つ 4 つのエリアがそれぞれの企業によって運営されている。このうち 3 つは、もともとハンブルク市が 100% 出資で設立し、2007 年に上場を果たした一方で、現在でも市が株式の 68% を所有しているハンブルク・ハーフェン・ロジスティックス社（HHLA 社：Hamburg Hafen and Logistik AG）がターミナルを運営している。HHLA 社は、コンテナターミナル、内陸輸送、ロジスティックスなど様々な事業を、多くの子会社を通じて幅広く運営する国際企業であり、ハンブルクのほか、ウクライナのオデッサなどの外洋港のターミナルのほかに、ポーランドのポツナンなど内陸港のターミナル・輸送も請け負っている。残りの 1 つについては、ドイツのターミナル運営企業でブレーメン港、ヴィルヘルムスハーフェン港のほかに、イタリアなど地中海に多くのターミナルを持つ企業である Eurogate 社によって運営されている。

以上のとおり、ハンブルク港は基本的な管理・運営の権限が州であるハンブルク市に帰属している。ハンブルク市は、港湾の効率的な運営のために、それにかかる権限（土地の利用とリース、水路・道路・鉄道などのインフラ、職員の配置など）を包括的に公社（HPA）に移管して総合的な運営を任せるとともに、別途ターミナル運営会社を設立して国際的な展開にも関与しようとしている。HPA の資本構成や監督委員会などをみると、土地やインフラの管理に限らずターミナルの国際的展開など幅広い部分で、重要な意思決定については公の関与が強く見て取れる状況となっている。

このようにハンブルク市の強い関与が確認できる一方で、連邦政府の港湾の整備・運営への関与は、極めて限られている。直接的な管理権限だけでなく、港湾の整備・拡張においても、連邦政府の関与は認められない。連邦政府の役割は、航路となる河川の浚渫や、港湾の拡張において必要な EU との折衝（環境対応など）に限られるようである。いくつかのヒアリングで、連邦側からの関与の試みを聞いてみたが、具体的なそれは存在しないとの回答を得た。

また上記のとおり、ハンブルク港のターミナルの大部分は、ハンブルク市が過半を所有する HHLA 社によって国際的な展開が図られているが、その戦略はハンブルク港の発展とともに純粋な利潤追求によって決められると考えられ、国という単位での港湾戦略という考え方は見られない。ハンブルク港が競争・開拓すべき後背地として、もともとロッテルダム港が有利なライン川沿いの地域（ドイツ西部・南部）は主な対象とはされていないようである。

総じて、ハンブルク港における国際的な港湾間競争やそれに基づく港湾整備・運営についての認識は、港湾の貨物取扱量と対しては重大な認識を示して他港を意識しながら整備を進めている。しかし地勢的な理由もあり、貨物取扱量への関心は経済成長に伴う純粋な取扱量が見込める国外の後背地（東欧・ロシアなど）におかれ、他方国内でもロッテルダム港など外国港に優位性がある地域（ドイツ

西部・南部) については関心が低い状況となっている。

公社化・民営化の動向としては、全体としては以上のような方向性で進んでいるが、それがさらに進んで自由競争のもとで港湾整備・運営が行われるようになるかは定かではない。単純な運営の部分は総合的に公社に移し、土地や交通インフラだけでなくターミナル機能なども個別に民営化する方向にはあるが、重要な意思決定の大部分は、依然としてそれらの公社・企業の過半の株式を有するハンブルク市が握っている状況となっている。民営化による効率化と港湾が本来持つ公共的な役割のバランスから、公社化・民営化は一定程度のところまで最終的に落ち着くという可能性も考えられる<sup>61)</sup>。

## 5. 港湾整備事業における行政体制の戦略的方向性

### 5-1. わが国の港湾整備事業における行政体制の特徴

これまでの分析をもとに、わが国の港湾整備事業における行政体制の特徴について論じることにした。

わが国の港湾整備事業であるが、前章で紹介した欧州のそれとは違って、必ずしも国家的・国際的な観点から戦略的に進められてきたとは言えず、それぞれの地域（後背地）に密着しすぎる傾向がある。そして、このような状況を生み出した根本的な原因としてあげられるのが、港湾整備事業の背後に存在する地方分権的な制度である。この制度は、戦後のGHQによる占領改革の一環として港湾法の制定によって構築されたものであり、その抜本的な見直しも図られてきたが、実現しないまま今日に至っている。

この制度については、地方自治体にいくつかのメリットをもたらすものであった。地方自治体は、港湾法が制定され、港湾管理権を移管されたことによって、

---

<sup>61)</sup> ただし、ハンブルク市全体の視点に立つと、港湾の重要性が必ずしも高くなくなっているとの意見も聞かれる。港湾機能の国際化・多様化に伴い、港湾が位置する都市への経済波及効果は港湾が取り扱う貨物によって大きく異なってくると考えられている。上述のような国際的なターミナル展開は、ハンブルク港が荷揚げと積み替えだけを行う単なる通過点となり、経済波及効果が小さくなる方向にいく可能性がある。同時に産業構造が転換すると都市経済や雇用における港湾の影響力が小さくなるがハンブルクでもそのような兆候が見え始めている。他方、港湾は、住宅地への騒音や物流による道路渋滞など、他の都市機能・都市生活へ少なからぬ負の影響を与えており、その影響も無視できなくなっている。こうした理由から、将来的に市という単位で港湾を管理し発展させる必然性が小さくなっていく可能性もあり、ヒアリングでもこうした理由から連邦政府の関与が必要という意見が聞かれた。

その権限を活用して、港湾を自律的かつ戦略的に整備しようと試みている。地方自治体が港湾整備にあたって横並びを志向し、荷役の効率化や取扱貨物量の増大、経済効果といった利益を追求したことによって、他のそれらと港湾の大規模化競争を展開し、運輸省をはじめとする中央政府が港湾整備をコントロールしようとする動きに対抗するなどアクティブ化するに至っている。また首長のアイデアや地域の課題、船社の意向などを事業の内容に反映しやすいことも、この制度のメリットの一つであると言える。これについては、本研究で紹介した神戸市や名古屋港管理組合による港湾整備事業、大阪市・大阪府によるマルク債の発行などが該当するであろう。

これらの一方で、この制度は、数々のデメリットをもたらすものでもあった。

第 1 に、全国に多数の港湾管理者を生み出し、それらの間で競争が発生する原因となった。それは、地方自治体の横並びを求める特質が港湾整備事業においても顕在化していたことを示している。

第 2 に、この制度が、港湾管理者である地方自治体がそれぞれの行政区域内で港湾整備事業を展開することを保障したために、国家戦略的かつ広域的な整備や、中央政府の事業への積極的関与が困難になった。たとえば、1980 年代以降に全国の地方港にコンテナ埠頭が整備されるという事態が引き起こされたり、1990 年代以降のコンテナをはじめとする国際的な港湾間競争の激化に対応できなくなったりしたのは、明らかにこれに原因がある。

第 3 に、第 2 のポイントと関連するが、この制度によって中央政府の権限が弱化・縮小し、それによって国家プロジェクト的な性格の強い港湾整備事業は、複雑な様相を示すことになった。港湾整備を所管する国土交通省（旧運輸省）は、港湾管理権を有した地方自治体をコントロールすることが困難になっている。これは、権限の弱化・縮小した中央政府が、政策の決定権者や利害調整役ではなくなることや、事業に関与するアクターの一つに過ぎなくなることを意味している。さらには、中央政府内部において、権限を有する港湾管理者の意向を反映しつつ各省庁間で利害が対立するなどの状況が生まれ、それが港湾整備事業をめぐる政策決定に多大な影響を及ぼすことにも繋がったのである。

第 4 に、この制度によって港湾整備における行政は「国と港湾管理者」といった表記が困難なほどに多元化することになった。ただし、それをめぐる政策決定アリーナは、限定的かつ閉鎖的で、事業をめぐるアクター間の利害対立が発生すると、行政が多元化しているがゆえにデッドロックに乗り上げやすく、政治家の政治決定によって解決が図られるようになるのである。なお、政治家の登場と政治決定は、港湾整備事業をめぐる発生したアクター間の対立や混乱を回避・収束させるための切り札である一方で、1977 年の外貿埠頭公団の廃止決定のように事業をめぐる政策決定の不確実性を高める原因にもなっている。

これらを総括すると、1950年の港湾法の制定によって、港湾整備事業をめぐり多元化された権限配置が生み出されることになり、それらの関係が政策的帰結に影響を及ぼしていた。その一方で、生み出された政策的帰結が行政の権限獲得ゲームや政治家の政治決定などに影響を及ぼし、また新たな政策的帰結がもたらされることに繋がっていった。今日の港湾整備事業は、これらによって生み出された数々の障害に取り巻かれ、抜け出せなくなっている状況にある。

## 5-2. 戦略的方向性についての考察

港湾整備事業における行政体制で検討しなければならないことは、地方自治体が港湾を整備・管理するシステムを今後も維持すべきかどうかについてである。

そもそも国家プロジェクト的な性格の港湾整備事業を地方自治体を実施することは、それらに地域経済の発展や税収の増加などの利益をもたらす一方で、過重な負担を強い続けるものであった。さらに国際的な港湾間競争が激しさを増している現状からすれば、もはや地方自治体が港湾を整備・管理するのは、限界点に達していると言える。そのため今日、地方自治体が財政難などから自律的かつ戦略的に港湾を整備するという意図を弱めてきている。昨今の国土交通省による国際コンテナ戦略港湾の選定過程でも、地方自治体の関係者の「国任せ」の発言が相次いだのは、その証左の一つである<sup>62)</sup>。

それならば1950年から60年にわたって維持されてきた地方分権的な制度を抜本的に見直し、国土交通省がすべての港湾を整備・管理する体制にシフトすればよいのではないかという意見もあるだろう。しかし、港湾は単に国際的な競争だけでなく、後背地の経済動態や地域実態に合わせて柔軟に整備していく必要があり、それを最も把握しているのが地方自治体であることを考えれば、その整備・管理を中央政府に一元化することも現実的ではない。これらを踏まえた筆者の意見として、国土交通省はコンテナ埠頭の整備、臨海部における先端産業関連の工業用地の整備・運営など国際物流に関する部門に特化して責任を負うこと、そして地方自治体は隣接するそれらと競争するのではなく共（協）同して港湾を広域的に整備・管理し、運営の効率化、土地利用の見直し、船社のニーズなどに即応できる体制を採り、ひとまず現状に対応していくことを提言したい。とりわけ地方自治体間の連携については、これまでそれらが競争してきた経緯や、背景にそれらの横並びを志向する性質と政策の相互参照性があることを踏まえれば、その実

---

<sup>62)</sup> たとえば、国際コンテナ戦略港湾の選定にあたって神戸市長の矢田立郎は「本当にほっとした。まずは（国内から集荷に使う）内航船（の運航など）に国の支援をお願いしたい」とコメントしている。（『朝日新聞』2010年8月7日）

現が容易ではないことを筆者も承知している。しかしながら、名古屋港では愛知県と名古屋市が60年にわたって協力体制を維持してきた<sup>63)</sup>。そのほかにも、2007年に大阪湾で神戸・尼崎西宮芦屋・大阪港の一開港化が実現し、大阪・神戸両港埠頭公社の経営統合も実現に向かっていることや、東京湾では2010年に東京都・川崎市・横浜市によって『東京港共同ビジョン』がまとめられるなど、地方自治体の間で連携の機運が高まりつつある。また、港湾に限らず、関西広域連合の設立(2010年)といった広域行政を進める動きも活発化している。これらのことから港湾整備事業をめぐる地方自治体間が連携することは、決して実現不可能な行政課題ではない。それがより進むことになれば広域行政のあり方や、近年導入が盛んに謳われている地方分権改革(地域主権改革)や道州制の導入にあたって克服すべき課題が何であるかを見出すことにも繋がっていくと考えられる。

つづいて、わが国に釜山港や上海港のような大規模港湾を整備する必要性があるのかについて、後背地との関係を含めて考えてみよう。

確かに、ガントリークレーンや大深度バースなど最新鋭のコンテナ関連施設は、京浜港や阪神港、中京港(伊勢湾)といった主要港湾に整備されて然るべきである。ただし東アジア各国のモンスターのような港湾をわが国において開発することや、各港湾をコンテナ取扱量の世界ランキングの上位にランクインさせることに血道をあげることは、政策判断としてどこまで適当であるのか相当に疑問が残るところである。それは、産業の空洞化や生産拠点の国外移転が進み、全国各地に多数のコンテナ港が整備されたことなどによって、わが国の港湾の後背地がアジアや欧州のそれと比べて狭小なものとなり、経済の停滞も相まって将来的に貨物量の飛躍的な増大がほとんど見込めないためである。

従っていま、わが国にとって必要なことは、一“港”単位でなく一“国”単位もしくは一“地域”単位でコンテナ貨物の取扱量や流動を把握することに努めることであり、それぞれの港湾が何らかの特徴あるサービスの導入、たとえば後背地の地域経済の特性に合わせた特定貨物の優先受け入れ、トランジットタイムの大幅短縮の実現を図っていくことである<sup>64)</sup>。また、後背地が狭小であるならば、それに依存しない港湾が、わが国において存立し得るかどうかについて検討を始

---

<sup>63)</sup> これがなぜ可能であったのかについては明らかにすることは、今後の課題である。これを詳細に分析することによって港湾整備事業をめぐる地方自治体間の連携のあり方を見出すことにも繋がっていくであろう。

<sup>64)</sup> この点について、他国の港湾に取扱貨物量で抜かれたとしても、港湾の後背地の需要を満たすだけの頻度・行き先などのサービス水準が満たされていればよく、輸送コストに大きな影響がなければ他国のハブ港を頼ることに大きな問題はないことになる。さらに、ハブ港にこだわった整備を実施し、仮にそれが成功したとしても、多くが通過貨物であると、取引量増大によるサービス水準の上昇以外の効果は見込めず、費用対効果の面で問題がある。その辺りのバランスを考慮した戦略的な港湾整備事業が重要になるといえるだろう。

めていくことも、今後のそのあり方を考えていく上で興味深いポイントとなるであろう。

なお、コンテナの取扱量を増大させれば必然的に後背地を走行するトラックなど大型車の交通量も増加することになり、それは振動や騒音、大気汚染といった自動車公害を引き起こすことに繋がりがねない。コンテナ貨物の増大を進めていくにあたっては、幹線道路の整備を図ることなどを含めて、関連する諸政策のいずれを優先するかを明確化することも必要である。

### 5-3. 今後の研究課題

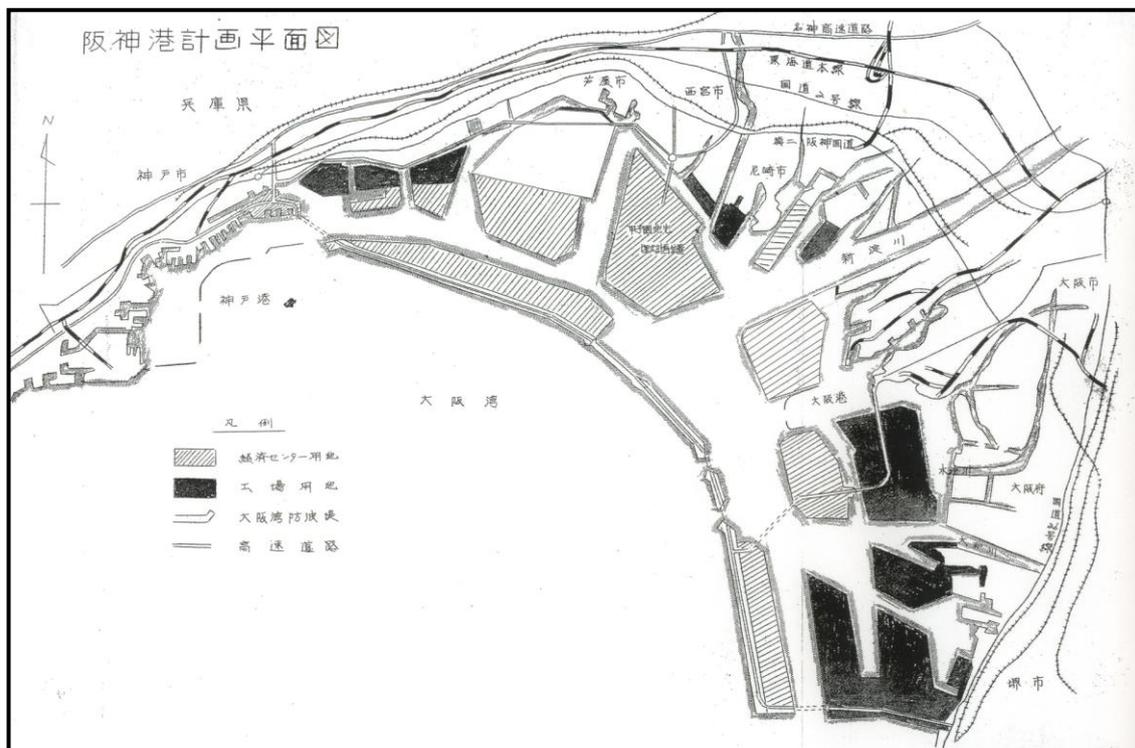
本研究は、わが国の主要港湾の港湾整備事業を中心に分析してきたが、地方港の整備事業にまで分析が及ばなかった。わが国の主要港と地方港を比較しながら、港湾整備事業における行政体制を、より多角的に分析していくことが今後の課題である。

また今回、研究助成を受けたことにより、オランダとドイツを訪問することができたが、調査において心残りであったのは、自律的かつ戦略的に展開される欧米の港湾整備事業と、その背後に存在している政治構造や行政システムが、どのように連関しているかというところまで分析が及ばなかったことである。とりわけ、ロッテルダム港の整備事業ならびにロッテルダム港湾公社の設立については、オランダの政治構造・行政システムに着目しながら、今後より一層分析を深めていきたいと考えている。この研究が進むことによって、単に港湾整備事業のあり方を検討するだけにとどまらず、政治学・行政学においては、地方分権やプライベート化に関する研究を深めることが期待できる。

これらを踏まえて、将来的には港湾整備事業と空港整備事業、道路整備事業、そして河川整備事業といった近接する公共事業とを比較することにしてみたい。これによって公共事業をめぐる政策決定には様々なヴァリエーションが存在することや、事業ごとに行政体制がどのような様相を示すのかなどが明らかになると考えられる。

最後に、今日のわが国の港湾整備事業がターニングポイントにあることは、疑いの余地がない。そのような局面において本研究で提示した知見が、港湾整備事業の実施やそのあり方を考えるにあたって何らかの一助となれば幸いである。

○資料編



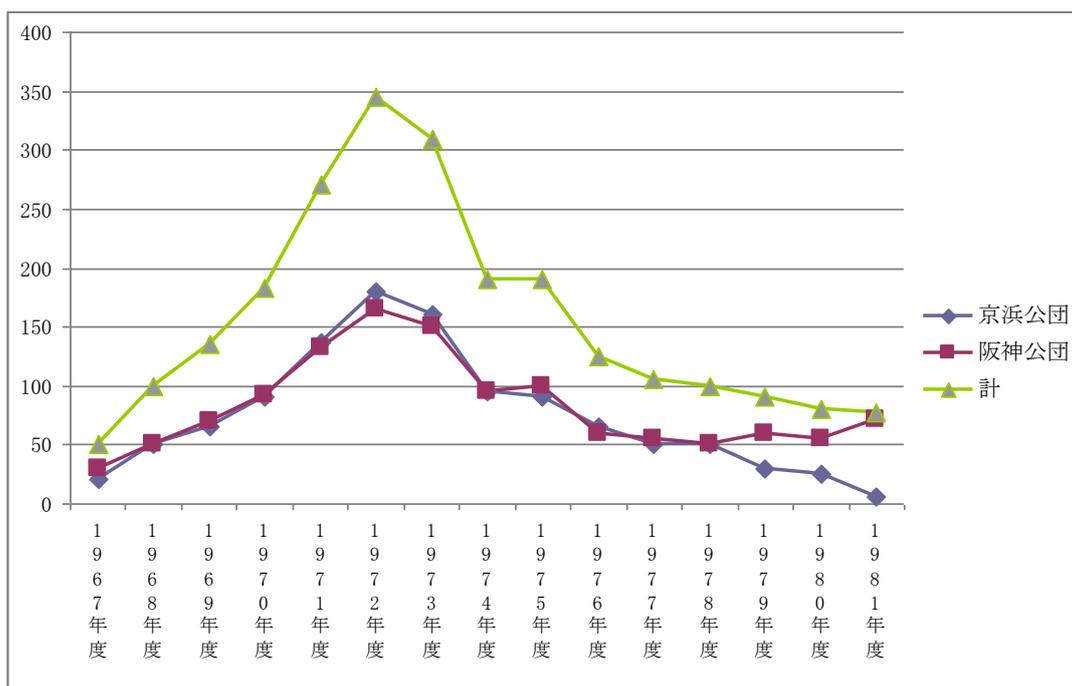
(出所) 阪神ポートオーソリティ合同委員会組織部会 [1961]。

図1 阪神ポートオーソリティ構想図

表 1 港湾整備 5 力年計画の推移

	計画期間	総投資規模	計画の内容	根拠法および国の経済、開発計画概要
第1次港湾整備5力年計画	1961-1965年度	2,500億円	国民所得倍増計画の示す経済指標にもとづき閣議決定をみた最初の全体計画。外国貿易貨物量の増加に対応するための主要外貿港湾の整備、産業発展に対応するための産業港湾の整備、地位開発の基盤となる港湾の整備に重点が置かれる。経済成長に伴う社会資本としての港湾施設の不足を解消するため、公共投資の立遅れを取り戻すことを目的とする。	国民所得倍増計画(1960年) 港湾整備緊急措置法(1961年) 全国総合開発計画(1962年)
第2次港湾整備5力年計画	1965-1969年度	5,500億円	1963年度においてすでに第1次計画の最終年度における港湾貨物量は6億2,300万トンを超え、1965年度を起点とする5力年計画が必要となった。産業構造の高度化、開放体制への移行、地域間格差の拡大、大都市の過密化等に対処するとともに急速な港湾貨物の増加に対応する港湾施設の整備、産業の適正配置、過密地域からの工業の分散、新産業都市建設、工業整備特別地域の整備、地域開発等に見合う港湾整備を内容に盛り込む。	中期経済計画(1965年)
第3次港湾整備5力年計画	1968-1972年度	1兆300億円	1967年度において第2次計画の最終年度の港湾貨物量10億5,000万トンを超える実績となったため、あらためて1968年度を初年度とする計画に変更。拡大する経済社会の基盤整備のため、港湾施設の増強、近代化等質的改善が必要となった。また、船舶の大型化に対処する港湾、航路水深の増加と海難事故の防止、海水汚濁防止のための施設整備を目的とする。	経済社会発展計画(1967年) 外貿埠頭公団法(1967年) 新全国総合開発計画(1969年)
第4次港湾整備5力年計画	1971-1975年度	2兆1,000億円	1968年度において第3次計画を上回る港湾貨物量となったため、計画を修正し、あらためて1971年度を初年度とする港湾整備計画に変更。物流のための港湾整備、地域開発に関連する港湾整備、安全確保のための施策、公害防止のための施策、国内流通拠点港湾、コンテナ埠頭、外貿船のための施設整備、生活環境の基盤となる地方港湾の整備、大規模レクリエーション港湾の整備などを内容に盛り込む。	新経済社会発展計画(1970年) 新全国総合開発計画一部改訂(1972年) 港湾法一部改訂(1973年)
第5次港湾整備5力年計画	1976-1980年度	3兆1,000億円	(1)物資流通の合理化と安定供給をめざした港湾の整備、(2)地域住民の生活向上および産業の振興をめざした港湾の整備、(3)船舶航行の安全確保をめざした港湾と狭水道航路等の整備、(4)快適な港湾、海洋環境をめざした事業の推進、港湾の環境整備、公害防止対策等の事業の推進。	経済社会基本計画(1973年) 第3次全国総合開発計画(1975年) 新経済5力年計画(1975年)
第6次港湾整備5力年計画	1981-1985年度	4兆2,600億円	(1)国際及び国内の物資流通の合理化をめざした港湾の整備、(2)定住構想の推進及び臨海部の再編成をめざした港湾の整備、(3)経済の安定的な発展のための基盤形成をめざした港湾の整備、(4)船舶航行等の安全確保及び地域防災の推進をめざした港湾及び航路の整備、(5)港湾及び海洋の快適な環境の実現をめざした事業の推進、(6)港湾整備の円滑な推進のための技術力の整備等。	モデル定住圏計画策定要綱(1979年) 高度技術工業集積地域開発促進法(1983年)
第7次港湾整備5力年計画	1986-1990年度	4兆4,000億円	(1)物流の高度化に対応した港湾の整備、(2)海上輸送の安定性の向上をめざした港湾・航路の整備、(3)エネルギー等資源の安定供給のための港湾の整備、(4)地域の産業振興の基盤となる港湾の整備、(5)豊かな生活空間の形成をめざした港湾の整備、(6)空間利用の高度化をめざした港湾の整備、(7)港湾整備の円滑な推進のための技術力の整備。	第4次全国総合開発計画(1987年)

(出所) 港湾労働経済研究所[1976]12-13頁、小林[2001]27頁をもとに筆者作成。



(出所) 羽生 [1982] 7頁をもとに筆者作成。

図2 京浜外貿埠頭公団、阪神外貿埠頭公団の事業費の推移

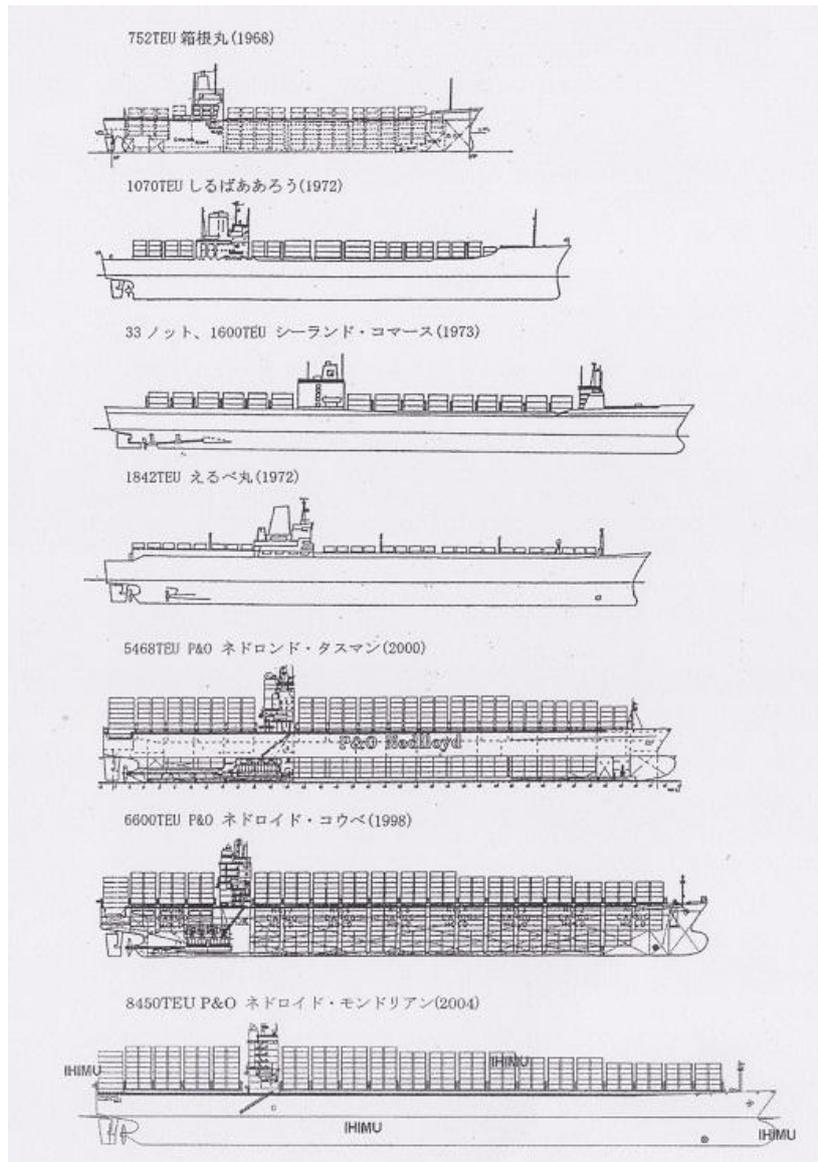
表2 外貿埠頭の貸付状況

(1981年末)

港別	埠頭別	コンテナ ライナー別	貸付状況		
			総バース数	契約済	未公募
(京浜公団)	東京	大井 コンテナ	8	8	2
		13号地 コンテナ	2		
		ライナー	9	9	
	横浜	本牧 コンテナ	4	4	
		大黒 ライナー	2	2	
		計	8	8	
計		コンテナ	16	14	2
		ライナー	17	17	
(阪神公団)	大阪	南港 コンテナ	6	5	1
		ライナー	7	7	
	神戸	ポートアイランド コンテナ	12	12(3)	1
		ライナー	15	15	
	計		コンテナ	18	17(3)
		ライナー	22	22	

- 備考 1. 総バース数は基本計画に基づくバース数である。  
 2. 契約済バース欄中( )は内数で予約契約に基づき建設中のバース数である。  
 3. 契約期間 10年

(出所) 羽生[1982]7頁。



(出所) 今井 [2009] 46 頁。

図 3 コンテナ船舶大型化の推移

表3 ヨーロッパにおける港湾の総取扱貨物量上位20港

(単位:100万トン)

港名	国名	2009	2008	2007	2006
Rotterdam	Netherlands	387.0	421.1	409.1	381.8
Antwerp	Belgium	157.6	189.4	182.9	167.4
Novorossiysk	Russia	112.8	122.6	113.5	113.0
Hamburg	Germany	110.4	140.4	140.4	134.9
Amsterdam	Netherlands	86.7	94.7	87.6	84.4
Marseilles	France	83.1	96.0	96.3	100.0
Primorsk	Russia	79.1	75.6	74.2	65.9
Le Havre	France	73.7	80.5	78.9	73.9
Algeciras	Spain	69.9	74.8	71.8	63.5
Bremen	Germany	63.0	74.6	69.2	65.1
Valencia	Spain	57.2	59.8	53.6	47.5
St. Petersburg	Russia	50.4	59.9	59.5	54.2
Genoa	Italy	47.5	54.2	58.6	55.0
London	United Kingdom	45.4	53.0	52.7	51.9
Dunkirk	France	45.0	57.7	57.1	56.6
Zeebrugge	Belgium	44.9	42.0	42.0	39.5
Constantza	Romania	42.0	61.8	57.1	46.5
Barcelona	Spain	41.8	50.5	50.0	46.4
Wilhelmshaven	Germany	33.6	40.2	42.7	43.1
Zeeland Seaports	Netherlands	29.0	33.3	33.0	30.2

(出所) Port of Rotterdam Authority [2010]。

表4 ヨーロッパにおける港湾のコンテナ取扱個数上位20港

(単位:1,000TEU)

港名	国名	2009	2008	2007	2006
Rotterdam	Netherlands	9,743	10,784	10,791	9,654
Antwerp	Belgium	7,310	8,663	8,176	7,018
Hamburg	Germany	7,008	9,737	9,890	8,862
Bremen	Germany	4,565	5,529	4,912	4,450
Valencia	Spain	3,654	3,602	3,043	2,612
Felixstowe	United Kingdom	3,100	3,200	3,300	3,000
Algeciras	Spain	3,043	3,324	3,414	3,257
Gioia Tauro	Italy	2,800	3,468	3,445	2,938
Marsaxlokk	Malta	2,330	2,300	1,887	1,485
Zeebrugge	Belgium	2,328	2,210	2,020	1,653
Le Havre	France	2,234	2,450	2,638	2,137
Ambarli	Turkey	1,836	2,262	1,940	1,446
Barcelona	Spain	1,800	2,569	2,610	2,318
Genoa	Italy	1,534	1,767	1,855	1,657
St. Petersburg	Russia	1,450	1,983	1,970	1,450
Southampton	United Kingdom	1,350	1,710	1,900	1,500
La Spezia	Italy	1,046	1,246	1,187	1,137
London	United Kingdom	846	1,167	844	743
Constantza	Romania	584	1,359	1,411	1,018
Lisbon	Portugal	501	556	555	512

(出所) Port of Rotterdam Authority [2010]。

表5 ロッテルダム港の取扱貨物量内訳

(単位:100万トン)

	輸移入				輸移出			
	2009	2008	2007	2006	2009	2008	2007	2006
農産物	6.9	8.5	7.6	6.8	1.5	1.9	2.0	2.5
鉱石・スクラップ	20.2	40.9	37.2	36.0	3.1	3.1	2.8	2.5
石炭	23.7	27.7	27.6	27.2	1.1	0.9	0.6	0.5
その他	6.4	9.6	10.0	9.4	3.7	2.3	2.8	2.9
ドライバルク小計	57.2	86.7	82.4	79.5	9.5	8.2	8.3	8.4
原油	95.7	100.1	96.8	98.7	0.7	0.3	0.4	0.5
石油製品	42.2	36.2	33.8	29.8	29.9	22.3	23.4	16.2
その他	18.1	22.9	21.4	21.2	11.4	12.1	11.0	10.3
リキッドバルク小計	156.0	159.2	152.0	149.6	42.1	34.8	34.8	26.9
バルク貨物合計	213.1	246.0	234.4	229.1	51.6	43.0	43.1	35.3
コンテナ	47.9	52.9	51.2	45.7	52.4	54.1	53.4	49.1
RORO	8.0	9.0	8.3	6.1	8.0	8.9	9.2	6.5
その他	4.2	5.2	6.6	6.6	1.7	2.1	2.8	3.2
一般カーゴ小計	60.1	67.0	66.2	58.4	62.1	65.2	65.4	58.8
合計	273.3	313.0	300.6	287.5	113.7	108.1	108.5	94.2

(出所) Port of Rotterdam Authority [2010]。



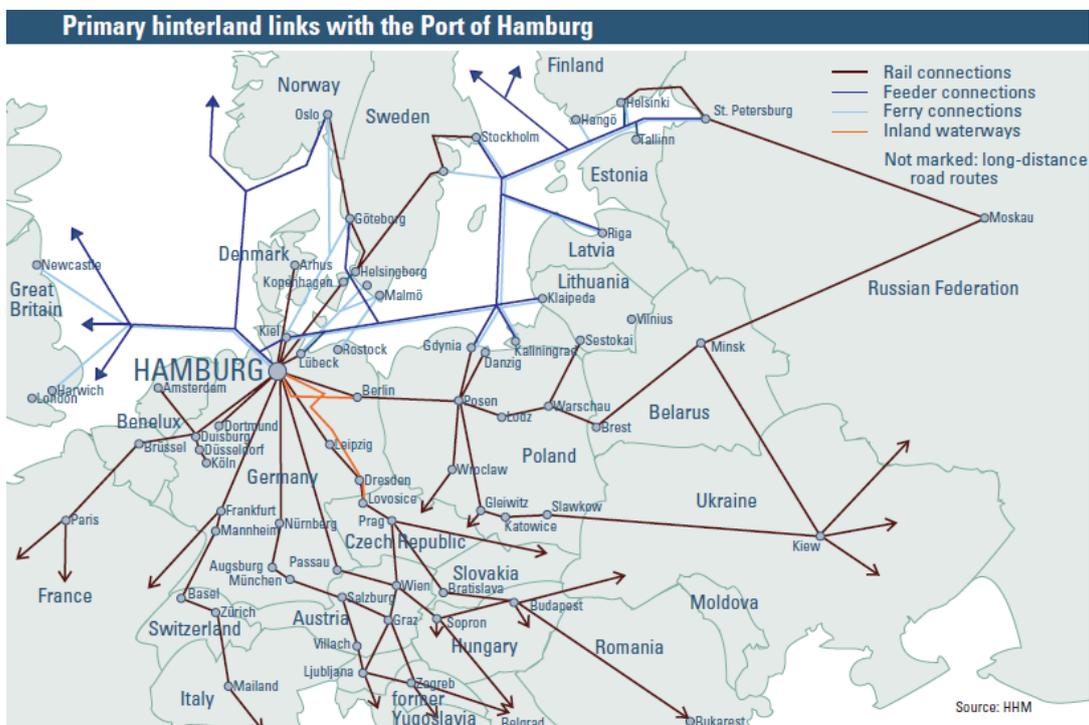
(出所) Havenbedrijf Rotterdam N.V. [2009]。

図4 ロッテルダム港後背地地図



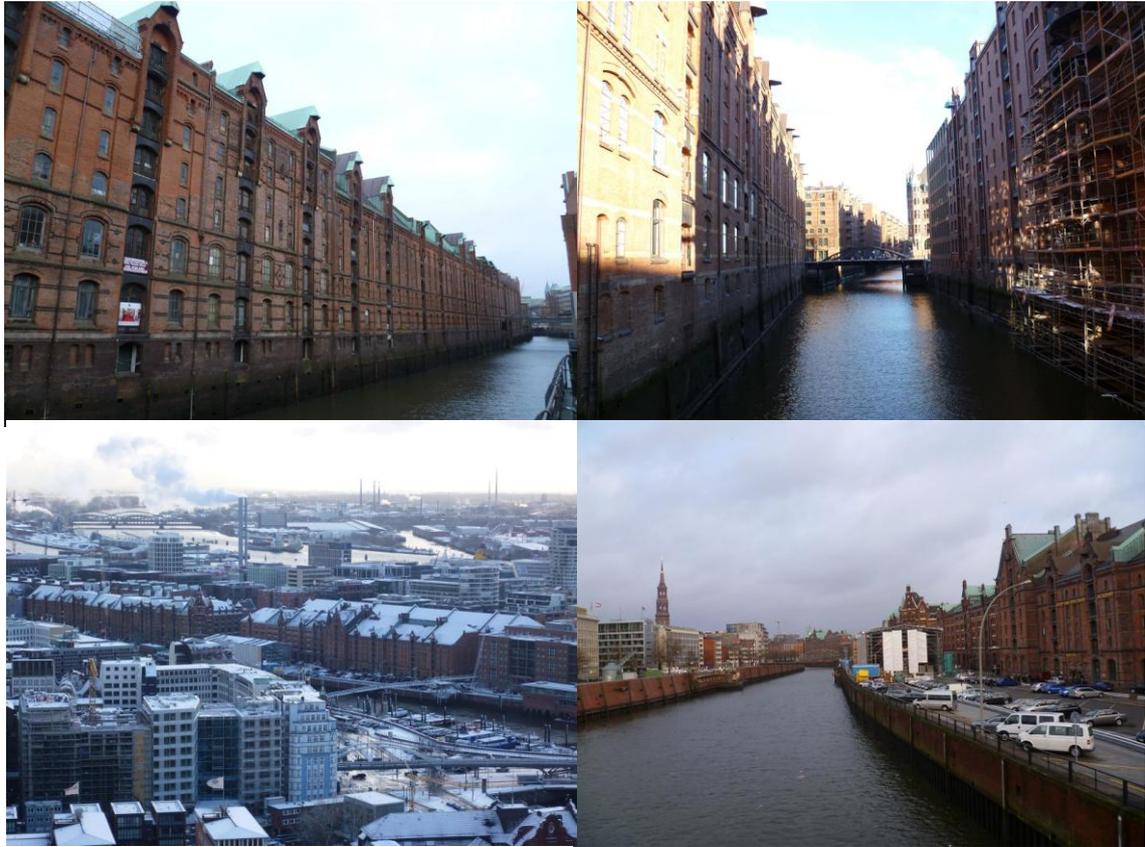
(出所) ロッテルダム港湾公社 HP ([http://www.portofrotterdam.com/en/News/pressreleases-news/Pages/20100427\\_66.aspx](http://www.portofrotterdam.com/en/News/pressreleases-news/Pages/20100427_66.aspx))

写真1 ロッテルダム港・マースフラクテII航空写真(2010年現在)



(出所) Free and Hanseatic City of Hamburg [2005] 15 頁。

図5 ハンブルク港後背地地図



(出所) 筆者撮影。

写真2 ハンブルク・ハーフェンシティ

#### ○本編ならびに資料編の引用・参照文献

- ・石田 穎二 [1986] 「外貿埠頭公団法 外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律 制定前夜」『時の法令』1986年5月30日号
- ・伊藤修一郎 [2002] 『自治体政策過程の動態－政策イノベーションと波及－』慶應義塾大学出版会
- ・稲垣 哲 [2001] 「地方コンテナ港、乱立から淘汰の時代へ－投資効率無視の開発競争いぜん活発」『海事産業研究所報』No.424
- ・今井昭夫編著 [2009] 『国際海上コンテナ輸送概論』東海大学出版会
- ・今村都南雄 [2006] 『官庁セクショナリズム』東京大学出版会
- ・欧米港湾労働事情研究調査団編著 [1971] 『欧米の港湾』横浜港運協会
- ・大阪市港湾局 [1999] 『大阪築港 100年史 中巻』大阪市港湾局
- ・大阪府企業局編 [1982] 『新都市の創造 ニュータウンと臨海工業地帯』大阪府企

## 業局

- ・岡田瑞穂 [1960] 「港湾行政の現状と問題点」『都市問題研究』第 12 巻第 5 号
- ・紅村文雄 [1975] 『ユニットロードシステムのための新しい埠頭整備方式－埠頭整備事業資金貸付制度とその生い立ち』社団法人日本港湾協会
- ・港湾労働経済研究所編 [1976] 『港湾の知識』東洋経済新報社
- ・小林照夫ほか編著 [2001] 『現代日本経済と港湾』成山堂書店
- ・近藤憲助 [1971] 「外貿埠頭公団の現況」『時の法令』1971 年 12 月 13 日号
- ・財団法人横浜港埠頭公社編 [1992] 『横浜港埠頭公社 10 年のあゆみ』財団法人横浜港埠頭公社
- ・坂井功 [2010] 「海外事情調査 ロッテルダム港の株式会社化及びその後の経営状況」  
(財団法人国際臨海開発研究センターホームページ：  
<http://www.ocdi.or.jp/jp/quarterly/quarterly74/05.html> (アクセス日：2011 年 1 月 10 日))
- ・柴田悦子 [1972] 『港湾経済』成山堂書店
- ・柴田悦子 [1982] 「外貿埠頭公団廃止に関する問題点－コンテナ埠頭の管理運営形態をめぐって－」『経営研究』第 33 巻第 1・2 合併号
- ・鈴木誠 [1994] 「重化学工業化時代の大都市沿岸開発－桑原幹根愛知県政の名古屋南部重化学工業化政策を素材として－」『岐阜経済大学論集』第 28 巻第 1 号
- ・田尾雅夫・奥藺淳二 [2009] 「地方政府間の連携促進要因と中央政府の役割－スーパー中枢港湾政策における地方政府間連携を素材として」『愛知学院大学論叢 経営学研究』第 18 巻第 1・2 合併号
- ・竹内良夫 [1989] 『港をつくる－流通・産業から都市活動へ－』新潮社 (新潮選書)
- ・土居靖範 [1980] 「外貿埠頭公団の廃止と Port Authority 設立への道」『日本港湾経済学会年報』No.18
- ・東京都・川崎市・横浜市 [2010] 『東京港共同ビジョン』
- ・内閣官房内閣参事官室 [1977] 『閣議及び事務次官等会議付議事項の件名等目録 (昭和 52 年)』国立国会図書館所蔵資料
- ・内閣官房内閣参事官室 [1979] 『閣議及び事務次官等会議付議事項の件名等目録 (昭和 54 年)』国立国会図書館所蔵資料
- ・内閣官房内閣参事官室 [1980] 『閣議及び事務次官等会議付議事項の件名等目録 (昭和 55 年)』国立国会図書館所蔵資料
- ・名古屋港開港百年史編さん委員会編 [2008] 『名古屋港開港 100 年史』名古屋港管理組合
- ・名古屋コンテナ埠頭株式会社編 [1981] 『名古屋コンテナ埠頭十年史』名古屋コンテナ埠頭株式会社
- ・羽生次郎 [1982] 「公団を解散して外貿埠頭業務を財団法人に移管」『時の法令』1982

年 4 月 3 日号

- ・原口忠次郎 [1971] 『わが心の自叙伝<四>』 のじぎく文庫
- ・阪神ポートオーソリティ合同委員会組織部会 [1961] 『阪神ポートオーソリティに関する研究報告』
- ・堀威夫 [1968] 「阪神外貿埠頭公団について」 『都市問題研究』 第 20 卷第 7 号
- ・宮崎茂一 [1964] 『港湾計画』 海文堂
- ・御代田敬一 [1972] 「外貿埠頭公団事業の現状と問題点」 『港湾』 第 49 卷第 12 号
- ・村松岐夫 [1988] 『地方自治』 東京大学出版会
- ・村松岐夫 [1994] 『日本の行政』 中公新書
- ・森雅史 [1967] 「京浜・阪神両外貿埠頭公団を設立」 『時の法令』 1967 年 11 月 13 日号
- ・山上徹 [1980] 『海港経済論』 千倉書房
- ・山田淳一 [2008] 「日本の地方港における外貿コンテナ港化の展開と外貿コンテナ貨物の特徴」 『地域研究』 Vol.48 No.2
- ・渡辺逸郎 [2006] 『コンテナ船の話』 成山堂書店
- ・Free and Hanseatic City of Hamburg [2005] “*Focus of dynamic growth markets - Prospects and development potential for the Port of Hamburg*”, D+S Druck & Service GmbH.  
(URL: [www.hamburg-port-authority.de/en/.../74-port-developement-plan.html](http://www.hamburg-port-authority.de/en/.../74-port-developement-plan.html))
- ・Havenbedrijf Rotterdam N.V. [2009] “*ROTTERDAM, YOUR WORLD-CLASS PORT*” .
- ・Port of Rotterdam Authority [2010] “*PORT STATISTICS*” .
- ・Steven R. Reed [1986] “*Japanese Prefectures and Policymaking*”, University of Pittsburgh Press. (森田朗ほか訳 [1990] 『日本の政府間関係－都道府県の政策決定』 木鐸社)
- ・『朝日新聞』
- ・『日本海事新聞』

#### ○参考文献一覧

- ・天川晃 [2001] 「特別市制をめぐる大都市と県の対抗－横浜市と神奈川県を中心として」 天川晃ほか編 『地域から見直す占領改革－戦後地方政治の連続と非連続』 山川出版社
- ・池田宗雄（小林義久監修） [2004] 『港湾知識の ABC（9 訂版）』 成山堂書店
- ・石原伸志・合田浩之 [2010] 『コンテナ物流の理論と実際－日本のコンテナ輸送の史的展開－』 成山堂書店

- ・和泉雄三 [1973] 『港湾行政』 成山堂書店
- ・和泉雄三 [1989] 『港湾政治経済学の理論体系』 成山堂書店
- ・市來清也 [1996] 『港湾管理論（四訂版）』 成山堂書店
- ・運輸省港湾局 [1967] 『大阪湾港湾計画の基本構想』
- ・大阪市港湾局 [1999] 『大阪築港 100 年史 下巻』 大阪市港湾局
- ・大阪市役所編 [1965] 『昭和大阪市史続編 第 4 卷 経済編 中』 大阪市
- ・男澤智治 [2010] 「我が国コンテナ港湾の今後の展望」『九州国際大学国際関係学論集』 第 5 巻第 1・2 合併号
- ・金井利之 [1998] 「オランダにおける広域行政制度」『比較法学』 第 32 巻第 1 号
- ・木島信比古 [2007] 「ロッテルダム港の整備」『土木施工』 Vol.48 No.7
- ・北見俊郎編 [1979] 『港の社会科学』 海文堂出版
- ・北見俊郎 [1980] 『港湾総論（改訂版）』 成山堂書店
- ・木村琢磨 [2008] 『港湾の法理論と実際－行政法・財政法からのアプローチ』 成山堂書店
- ・清野馨 [1998] 「わが国港湾管理運営の史的観点からの評価①－③」『CONTAINER AGE』 No.370-372
- ・金亨泰 [1989] 「日本と韓国における「港湾管理・運営」の問題点」『青山社会科学紀要』 第 17 巻第 2 号
- ・桑原武志 [2008] 「四日市港と四日市港管理組合－沿岸域のまちづくりを考える」『大阪経大論集』 第 58 巻第 6 号
- ・神戸開港百年史編集委員会編 [1972] 『神戸港開港百年史 港勢編』 神戸市
- ・神戸経済同友会編 [1966] 『神戸経済同友二十年』 神戸経済同友会
- ・神戸市企画局調査部編 [1968] 『広域港湾の開発と発展－ポート・オーソリティの可能性を求めて』 神戸市企画局調査部
- ・神戸市港湾総局編 [1961] 『神戸港史概説』 社団法人神戸港振興協会
- ・神戸新聞社編 [1979] 『海鳴りやまず－神戸近代史の主役たち－第四部』 神戸新聞出版センター
- ・高玲 「日本におけるコンテナ港の国際競争力に関する考察－スーパー中樞港湾の位置づけをめぐって」『立命館経営学』 第 46 巻第 1 号
- ・港湾労働経済研究所編 [1976] 『港湾の知識』 東洋経済新報社
- ・国土交通省国土計画局 [2010] 『東アジア等国土政策ネットワーク構想検討基礎調査（その 3）－オランダ&EU の国土政策事情（その 3）報告書』
- ・小西砂千夫 [1995] 「神戸港の復興と地方分権－縦割り行政打破のための阪神ポート・オーソリティの設置を」『都市問題』 第 86 巻第 8 号
- ・小林照夫 [1999] 『日本の港の歴史－その現実と課題－』 成山堂書店
- ・小林照夫ほか編著 [2001] 『現代日本経済と港湾』 成山堂書店

- ・坂井功 [2007] 「欧州最大の港湾ロッテルダム港（オランダ）」『津々浦々』第 87 号
- ・佐々木信夫 [2011] 『都知事 権力と都政』中央公論新社（中公新書）
- ・財団法人神戸港埠頭公社編 [1992] 『神戸港埠頭公社 10 年史』財団法人神戸港埠頭公社
- ・財団法人東京港フェリー埠頭公社編 [1982] 『東京港フェリー埠頭の十年』財団法人東京港フェリー埠頭公社
- ・財団法人関西経済研究センター [1999] 『アジア物流と日本の港湾経営 国際競争下の拠点港湾に関する研究調査報告書』
- ・財団法人自治体国際化協会 [2005] 『オランダの地方自治』
- ・財団法人横浜港埠頭公社編 [1992] 『横浜港埠頭公社 10 年のあゆみ』財団法人横浜港埠頭公社
- ・柴崎隆一 [2006] 「欧米における国際海上コンテナの背後輸送に関する一考察とわが国の輸送環境への示唆」『海運経済研究』第 40 号
- ・柴田悦子 [2008] 「戦後経済の流れと港湾政策の検討（前編・1982 年まで）」『海事交通研究』第 57 集
- ・柴田悦子 [2009] 「戦後経済の流れと港湾政策の検討（前編・1983 年以降）」『海事交通研究』第 58 集
- ・下籾美智彦 [1998] 『ベネルクス三国の行政文化ーオランダ・ベルギー・ルクセンブルク』早稲田大学出版部
- ・社団法人日本海運集会所編 [2004] 『入門「海運・物流講座」』社団法人日本海運集会所
- ・社団法人日本港湾協会 [2007] 『新版 日本港湾史』成山堂書店
- ・社団法人横浜港振興協会横浜港史刊行委員会編 [1989] 『横浜港史 総論編』横浜市港湾局企画課
- ・社団法人横浜港振興協会横浜港史刊行委員会編 [1989] 『横浜港史 各論編』横浜市港湾局企画課
- ・新修神戸市史編集委員会編 [2005] 『新修神戸市史 行政編Ⅲ 都市の整備』神戸市
- ・鈴木暁 [2004] 『国際物流の理論と実務（新訂版）』成山堂書店
- ・高橋浩二 [2010] 「わが国における港湾政策の経過と国際競争力強化に向けた対応」『運輸と経済』第 70 巻第 3 号
- ・高見玄一郎 [1989] 『港の世界史』朝日新聞社
- ・武城正長 [2006] 「船社によるコンテナターミナル経営（公団・公社方式）と今日的論点」『海運経済研究』第 40 号
- ・田村郁夫 [2008] 『港湾実務の解説（6 訂版）』成山堂書店
- ・田村浩一 [1982] 「港湾行政一元化への方策」『関西大学法学論集』第 31 巻第 5 号
- ・津守貴之 [2006] 「スーパー中枢港湾政策再考ー現時点での当該政策の問題点とそ

の背景」『港湾経済研究』No.45

- ・津守貴之 [2010]「スーパー中枢港湾プロジェクトの「総括」と今後の課題」『運輸と経済』第70巻第3号
- ・寺田一薫 [2008]「港湾整備における地方分権と公民役割分担」『国際交通安全学会誌』Vol.33 No.1
- ・寺谷武明 [1993]『近代日本港湾史』時潮社
- ・東京都 [1972]『東京港史』東京都
- ・東京都港湾局ほか編 [1994]『東京港史』第1巻通史総論、同第1巻通史（各論）、同第2巻（資料）、同第3巻（回顧）東京都港湾局
- ・徳田欣次ほか編 [1987]『現代の港湾』税務経理協会
- ・富田昌宏・山本裕 [2009]「東日本の地方港におけるコンテナ貨物物流－港湾管理者の視点から－」『経済経営研究年報』第58号
- ・鳥居幸雄 [1999]「港湾整備の促進」エコノミスト編集部編『高度成長期への証言』日本経済評論社
- ・永井荘七郎 [1980]『港湾工学（第6版）』オーム社
- ・長尾義三監修 [1986]『港湾工学概論』共立出版
- ・長坂寿久 [2000]『オランダモデル』日本経済新聞社
- ・中西睦 [1967]『港湾流通経済の分析』成文堂
- ・中山茂雄 [1999]『新訂港湾工学』山海堂
- ・名古屋港開港百年史編さん委員会編 [2008]『名古屋港開港100年史』名古屋港管理組合
- ・名古屋港管理組合編集会議編 [1984]『名古屋港管理組合三十年史』名古屋港管理組合
- ・名古屋港史編集委員会編 [1990]『名古屋港史 港勢編』名古屋港管理組合
- ・日本港湾協会編 [1960]『各国港湾行政の実態』日本港湾協会
- ・日本経済新聞神戸支社編 [1981]『六甲海へ翔ぶ ポートアイランド誕生記』日経事業出版社
- ・浜藺研吉 [2005]「大阪湾の港湾開発とハブ港機能の低下」『経済学雑誌』第106巻第1号
- ・阪神ポートオーソリティ合同委員会計画部会 [1961]『阪神都市圏計画基本構想研究報告』
- ・兵庫県史編集委員会編 [1967]『兵庫県百年史』兵庫県
- ・平尾文雄 [1972]「フェリー埠頭公社の設立をめぐる問題点について」『港湾』第49巻第12号
- ・藤井聡 [2010]『公共事業が日本を救う』文芸春秋（文春新書）
- ・ポートアイランド建設史編集委員会編 [1981]『ポートアイランド 海上都市建設の

- 十五年』神戸市
- ・前田一三 [1960] 「名古屋港管理組合とその問題」『都市問題』第 51 巻第 3 号
  - ・真淵勝 [2009] 『行政学』有斐閣
  - ・水島治郎 [2001] 『戦後オランダの政治構造』東京大学出版会
  - ・森隆行 [2008] 『ビジュアル図解 まるごと！船と港』同文館出版
  - ・森田実 [2008] 『新公共事業必要論』日本評論社
  - ・山重慎二・大和総研経営戦略研究所編著 [2007] 『日本の交通ネットワーク』中央経済社
  - ・山上徹 [1989] 『交通サービスと港』成山堂書店
  - ・山口東 [1990] 『都市を創った男－国際都市神戸の二十年』講談社
  - ・山口平八 [1957] 『名古屋港管理組合の性格』名古屋港管理事務研究会
  - ・山田福太郎 [1993] 『日本の内航海運』成山堂書店
  - ・矢野剛 [1969] 「欧米のポート・オーソリティとわが国の港湾管理」『城西経済学会誌』第 5 巻第 2 号
  - ・横浜市総務局市史編集室編 [2000] 『横浜市史Ⅱ 第二巻（上）』横浜市
  - ・横浜市総務局市史編集室編 [2003] 『横浜市史Ⅱ 第三巻（下）』横浜市
  - ・横浜市 [1973] 『横浜港 20 年の歩み』横浜市
  - ・吉田広宣 [2000] 「国際海上コンテナをめぐる地方港湾の現状と展望－高知新港に見る地方港の生き残り戦略」『大阪国際大学紀要国際研究論叢』第 14 巻第 1 号
  - ・四日市港管理組合編 [2000] 『四日市港開港百年史』四日市港管理組合
  - ・読売新聞政治部 [2009] 『検証 国家戦略なき日本』新潮社（新潮文庫）
  - ・若林敬子 [2000] 『東京湾の環境問題史』有斐閣
  - ・Marc Levinson [2006] “*The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and The World Economy Bigger*”, Princeton University Press.
  - ・Chia Lin Sien, Mark Goh, and Jose Tongzon [2003] “*Southeast Asian Regional Port Development - A Comparative Analysis*”, Institute of Southeast Asian Studies.
  - ・Dong-Wook Song and Kevin Cullinane [2001] “*The Productive Efficiency of Container Terminals - An application to Korea and the UK*”, Ashgate Publishing Company.
  - ・Ferry De Goey [2004] “*Comparative Port History Of Rotterdam And Antwerp 1880-2000: Competition, Cargo And Costs*”, Aksant Academic Pub.
  - ・Hugo van Driel, Ferry De Goel [2000] “*Rotterdam –Cargo Handling Technology 1870-2000*”, Stichting Historie der Techniek, Eindhoven.
  - ・Jose Tongzon [2005] “*Key Success Factors for Transshipment Hubs: The Case of the Port of Singapore*”, Tae-Woo Lee and Kevin Cullinane, eds., “*World*

*Shipping and Port Development*” , Palgrave Macmillan.

- Mariner Wang [2005] “*The Rise of Container Transport in East Asia*” , Tae-Woo Lee and Kevin Culinance, eds., “*World Shipping and Port Development*” , Palgrave Macmillan.