

巻頭エッセイ

港湾の役割を通訳すること



上田 寛

国土交通省関東地方整備局副局長

現在勤務している庁舎の窓から外を見ると、横浜港とMM21地区が一望できる。以前横浜に勤務したのは12年前でそのころはランドマークタワーの基礎工事が始まったころだったように記憶している。MM21プロジェクトは現在も進行中であるが現時点で850社が営業しているとの事である。現在の活況を見るにつけ、港湾側の事業であれ都市側の事業であれ、もしスタートが10年遅れて今日のような環境の中であつたらと思うと必要なときに必要なことを着実にを行うことの大切さを実感する。

それにしてもこのところの公共事業批判は凄まじい。議論をさせてくれないような環境である。マスコミの論調を見ていると公共事業による短期的な景気浮揚効果（フローの効果）が思うほど出ていないことを批判している事が多いように思う。勿論公共事業はここ数年の補正予算による景気対策にも見られるようにフローの効果も大変重要な一面ではあるが、特に港湾や空港は完成した施設を利用することによる経済効果（ストック効果）がフローの効果に比較してかなり大きいことが一般的である。最近の批判をみるに、社会資本の本来の効用についてのPRがこれまで以上に必要になってきているようである。

我々に身近な港湾について言えば、港湾が果たしている役割について最近特にわかりやすいPR誌を作成したり各種キャンペーンをそれぞれの機関で工夫したりして効果もかなりあがってきているように思う。しかしながら、一般の国民の意識への浸透の度合いについては他の交通インフラと比較して港湾には大きなハンディキャップがある。それは、空港、道路、鉄道といったインフラのユーザーは人そのものであるため、その便利さや必要性は人が直接享受し理解しているのに対し、港湾の場合は貨物の取り扱いが主であるためそうはいかないのが一般的だということである。そのため、港湾の場合は他の交通インフラより一つステップの多いPRの努力、すなわち港湾の役割を一般の市民が実感できる尺度に置き換えて説

明する作業が必要になる。すなわち港湾の役割を説明するいわば「通訳」としての機能である。

我々が日常の業務の中で使っている統計データなどをそのまま振り回しても一般の人の理解はなかなか得られないわけで、「通訳」の役割を果たすにはそれなりの工夫が必要になる。例えば、毎年本省が予算要求にあわせて作成しているPR用の冊子は年々内容に工夫が加えられ素人にもわかりやすくなってきているし、素晴らしいと思う。私などは毎年新しいバージョンが出るのを楽しみにしている。関東地方整備局も工夫しながら業務紹介資料「IN SIGHT」を年一回出している。いずれにしても「通訳」の方法は当然いろいろある。昨年の省庁再編も一つのチャンスを与えてくれた。すなわち、地方整備局の誕生はいわゆる海無し県との関係を従来以上に近い存在にしてくれているので、港湾の理解者の範囲を広げるためには大変ありがたいことである。特に関東地方整備局はその恩恵を受けていると思う。大いに理解者を広げる「通訳」としての努力をしてゆきたい。

私事にわたり恐縮だが、私の故郷は野麦峠がある奥飛騨の山間地で、明治の時代から多くの女工が野麦峠を超え長野県の製糸工場で生糸の生産に従事していた。その女工たちが丹精こめてつくった生糸は横浜へ運ばれ、生糸検査所の検査を経て海外へ輸出されていたわけだが、私は毎日その生糸検査所の跡地に建つ横浜第二合同庁舎で業務をしている。縁は不思議なものである。勿論島国であるわが国で物の動きを追って行けば最後は港に行き着くはずではあるが、この場合は、この生糸が海拔1000mの高地に生活している仲間たちに横浜港を身近な存在として認識させる「通訳」の役割をしてくれている。そして、ささやかではあるが確実に港湾の理解者は増えている。

今年も公共事業に対する批判は引き続き厳しいものと思われるが、港湾が果たしている役割の大きさを説明する「通訳」の機能を少しでも果たせるよう頑張っけてゆきたいと考えている。