

港湾ロジスティクスセンターに関する一考察

社団法人日本港湾協会港湾政策研究所 正会員 井上 元

1. 港湾コンテナ物流を取り巻く現状

昨今の国際港湾コンテナ物流は、アライアンスによって巨大化した船社やPSAなどのステベ系ターミナルオペレーターによるハブ港への集中投資の下、戦略的に集約したハブ港を中心として船社が寄港地を絞り、結果として我が国港湾が抜港されるような状況にある。また多くの場合、世界のハブ港は民間資本によって経営されているが、その背景には公共投資による莫大なインフラ整備、すなわち上下分離方式による民間事業者への強力なサポートがある。

翻って我が国港湾では、欧米航路や近年著しい伸びを示している近海航路に対応し、スパ中港湾とともに、中枢・中核港湾の整備や管理運営に取り組んでいるが、埠頭公社の民営化や公共埠頭における特定埠頭や特定国際コンテナ埠頭の民間事業者への貸付など、民間事業者に対する制度化には部分的に着手したところである。

2. 港湾ロジスティクスセンターの課題

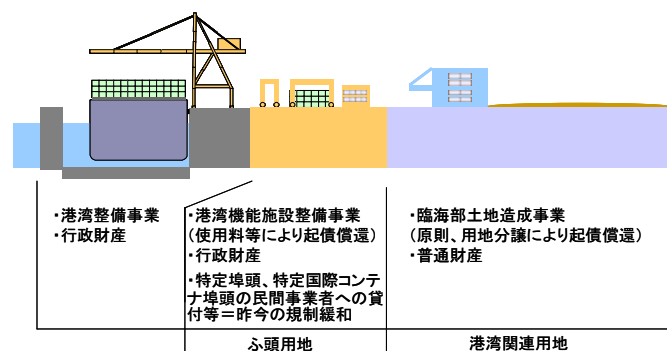
(1) 港湾関連用地にかかわる事業スキーム上の課題

図一1に我が国の公共コンテナターミナルの事業スキームを示すが、行政財産であるふ頭用地部分については1章で述べたように、近年民間事業者に貸付けできるようになっている。一方、普通財産である港湾関連用地部分については、倉庫などへの分譲を想定した起債事業で整備されている。最近では、資産を持たないオフバランス経営を志向する民間事業者も多く、分譲を原則としたスキームが経営の負担となっているが、過日の総務省通達等により、近年はリース方式も伸びている。しかしさらにここで問題なのは、資金回収を早めたい港湾管理者の財政状況が、リース方式によって逆に逼迫してしまう、という現実である。このように、リースを希望する民間事業者と、分譲により資金を確実に早く回収したい港湾管理者の利害は、一般的に対立する構図になっている。

(2) 立地場所等にかかわる課題

臨港地区内の倉庫等の事業化にあたっては、港湾法第37条に規定される臨港地区内行為届出書等が必要であり、貨物の内容、数量、当該港湾の利用率(港湾貨物のシェア)などをチェックし、算定交通量と港湾計画との照合などが行われ、立地が判断される。ただし実際の手続き上は、例えばバースと離れた場所では、内陸貨物を中心的に扱う倉庫を柔軟に認めるなど、地域の状況を踏まえ、港湾管理者によって総合的に判断、許可されている。しかしながら近年は小口多頻度輸送形態に合わせたマルチテナント型倉庫の立地も多く、事業者のSPC(特別目的会社)は貨物情報を持ち合わせていないため、届出書等への厳しい審査が行われているようである。

図一2、3に東京港、大阪港の不動産ファンド型倉庫の位置図を示すが、両港ともほとんどの倉庫は外貿バースから離れた位置にあり、貨物輸送にとっては効率が悪い。バース直背後に適当な空地がないことや商習慣等も理由としてはありうるが



図一1 公共コンテナターミナル事業スキーム



図二 東京港の不動産ファンド型倉庫立地地図¹⁾

キーワード 港湾、国際コンテナ物流、ロジスティクス、事業スキーム

連絡先 〒107-0052 東京都港区赤坂 3-3-5 社団法人日本港湾協会港湾政策研究所 03-5549-9574

事業手続きが隘路になっている可能性も排除できない。

(3)コンテナトレーラー交通上の課題

近年、2005年10月にISO規格として発行された45フィートコンテナなどの取扱いが中国等が増えている。我が国の道路は45フィート対応になっておらず、今後の貿易における中国の台頭などで、45フィートコンテナが標準化された場合、貨物は港頭地区で一度バン・デバンされ、倉庫や工場との間を輸送されことになる。このようなボトルネックは、臨港地区内においても解消されていない。

3. 解決策

港湾関連用地における事業スキーム上の課題を解決す

るには、民間事業者と港湾管理者がWIN-WINスキームを構築

することである。それはたとえば、①成功報酬型リース方式(事業

成功時の買取オプション付契約)、②SPCによる買い取り後

リース方式²⁾、③SPCによる買い取り後施設建設後テナント貸し

方式などである。上記①は自ら事業実施するもので、新設の

埋立地でも公有水面埋立法上問題はない。一方、②はSPC

が購入した土地をリースし、民間事業者が事業するもので、SPC自らが事業実施するものではなく、新設の埋立地においては、埋立法第27条2項5号の適用を受ける。なおかつ、竣工後5年以上を経た埋立地においても、埋立法の精神を尊重し、②が認められない場合もある。また上記③はSPCが土地購入、施設建設、テナント貸しするものであり、近年の不動産ファンド型倉庫はこのスキームである。③はSPCが倉庫業(リース方式)として自ら土地を利用するため、埋立法の制約は受けない。

倉庫等の立地場所については、バースと倉庫等が一体となった臨海部の効率的な物流を図るため、臨港地区内、特に外貿バース直背後の倉庫や工場立地促進のため、例えば内陸貨物を一定比率認めるなど、柔軟な手続きや政策誘導等が望まれる。ただし、内陸貨物の存在によって道路などの施設能力を越えないように、例えば倉庫の容積率や回転率などから総貨物の発生集中量を求めたり、あるいは土地利用計画に応じて関連車率を設定し一般交通量を求めるなど、港湾貨物を基準に策定する現行の港湾計画を補完するような工夫が必要である。

また、そのようにして立地した外貿バース直背後の倉庫や工場間を貨物が支障なく流通できるように、まずは臨港地区内の一定エリア内で、45フィートコンテナトレーラーが通行できるための道路整備が早急に必要である。

4. まとめ

昨今の臨海部における企業誘致活動や精密機械等に対する塩害対策などの技術開発と相まって、臨港地区内での倉庫や工場の立地は徐々に進んでいる。一方で臨港地区外は、45フィートコンテナ貨物を輸送する道路がほとんど整備されておらず、前述のような非効率な輸送を強いられている。また臨港地区外の全ボトルネック道路の改修を行う場合には、莫大な投資がかかり、投資効果の観点から非現実的であろう。それよりも、輸出入の玄関口である臨海部に倉庫や工場を集積させ、45フィートコンテナトレーラーが通行できる道路を整備した一定のエリア内で、貨物の製造、保管、輸送を行うロジスティクスセンターを形成する方が経済合理性が高く、また民間事業者の国際競争力の強化につながる。今回の事業スキーム等の提案が、その実現を後押しすることを期待したい。

参考文献

1) 「LOGI-BIZ」 2007年1月号 pp.28-30 より筆者作成

2) 古市正彦:港湾の競争戦略—トランシップとロジスティクスの融合



図—3 大阪港の不動産ファンド型倉庫立地図¹⁾

表—1 臨海部倉庫等の新規事業スキーム

ケース	事業スキーム	土地所有者 当初管理者 (後、民間事業者)	建築物所有者
①	成功報酬型リース方式	SPC	民間事業者
②	SPCによる買取後 リース方式	SPC	民間事業者
③	SPCによる買取後 施設建設後テナント貸し方式	SPC	SPC