

## 常陸那珂港のPFI事業について\*

### PFI Project on Port of Hitachinaka\*

難波 喬司<sup>\*\*</sup>, 早乙女 秀男<sup>\*\*\*</sup>, 寺門 正裕<sup>\*\*\*\*</sup>

By Takashi NANBA<sup>\*\*</sup>, Hideo SOTOME<sup>\*\*\*</sup>, Masahiro TERAKADO<sup>\*\*\*\*</sup>

#### 1. はじめに

1999年9月「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」(PFI法)が施行され、その実施のための基本方針が2000年3月に公布された。本報告は、PFI法に基づく初めてのPFI事業である「常陸那珂港北ふ頭公共コンテナターミナル施設の整備及び管理運営事業」について概要を紹介する。

#### 2. PFI事業対象施設

常陸那珂港は、首都圏の物流の効率化による物流コスト削減、交通渋滞の緩和、環境負荷の低減のために1983年新規港湾として港湾計画が策定された。1989年現地着工、1998年12月内貿ターミナルが供用開始された。2000年5月外貿コンテナターミナルが供用開始となり、国際流通港湾としてもスタートした。同港は北関東自動車道と一体となり計画整備されており、港湾内に高速道路のインターチェンジを持つ(北関東自動車道の起点)港湾として、今後の発展が期待されている。PFI事業の対象施設は、北ふ頭公共コンテナターミナル(水深-10~15m, 延長700m, 面積28ha)である(図-1参照)。

#### 3. PFI事業導入の目的

公共コンテナターミナルは、従来の整備・管理運営方式では、複数の利用者の自由な利用を重視する

結果、各々の利用者がそれぞれの使い勝手の最適化を求めてターミナル利用を行うため、高度な荷役システムが導入されにくいなど、ターミナル全体としては利用効率が高まらないことが懸念される。PFI事業者に高度なターミナル施設の整備とターミナル施設全体の管理運営を任せることにより、コンテナターミナル施設の高規格化と効率的な管理運営が可能となる。これにより以下の効果が期待できる。

##### ① ターミナルの利用効率の向上・取扱量の増大

PFI事業者による利用者ニーズに即した施設整備とターミナルの一体的な管理運営により、ターミナル利用者へのサービス水準が向上するとともに、ターミナル全体の利用効率・取扱量が向上する。

##### ② ターミナル整備の社会的費用便益比の向上

従来の方式に比べターミナルの取扱能力が向上するため、コンテナターミナル整備の費用便益比が向上する(ターミナル整備の社会的便益は物流コスト削減、環境負荷低減等。取扱量の増大に比例し便益も向上)。

##### ③ 財政負担の軽減

1ターミナル当たりの取扱能力の向上により、港湾管理者はターミナルの整備数を削減できるとともに、PFI事業者が港湾管理者にかかわって、資金調達を行い上物施設の整備を行うことにより、公共部門の財政負担が大幅に軽減される。

##### ④ 利用料金の低減

利用効率の向上、上物整備への国の支援制度の活用などによりターミナルの利用料金を下げることができる。

\* キーワード：財源・制度論、港湾計画

\*\* 正員、工修、茨城県土木部港湾振興監

(茨城県水戸市笠原町768番6 TEL029-301-4305, FAX029-301-4538)

\*\*\* 茨城県土木部港湾課 技佐

\*\*\*\* 茨城県土木部港湾課 主任

常陸那珂港

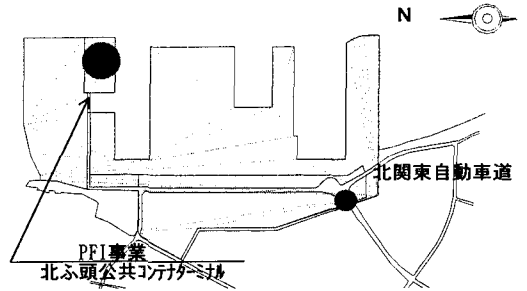
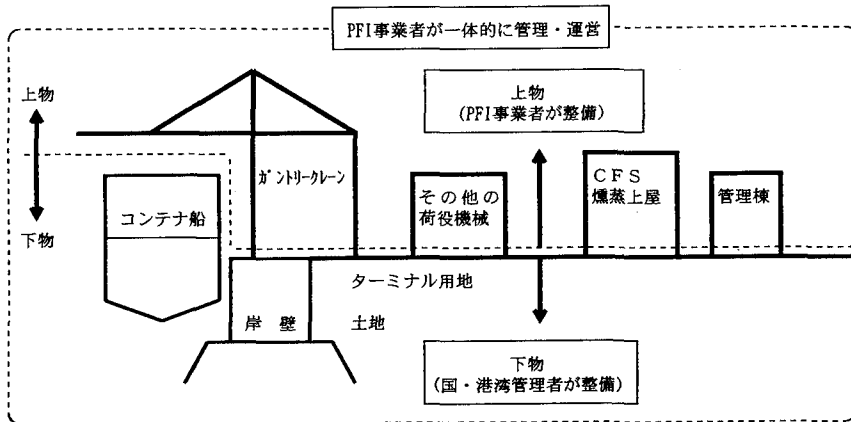


図-1 位置図



- ※1 ガントリークレーン2基、トランスファークレーン4基については、港湾管理者が整備済。  
 ※2 PFI事業者は、取扱貨物量の増加に従って、以下の施設を整備予定。  
 ○荷役機械  
   ・ガントリークレーン、トランスファークレーンの増設  
   ・トラクターヘッド、シャーシ、トップリフター、フォークリフト  
 ○建物  
   ・管理棟  
 ○その他  
   ・ターミナルオペレーションシステムなど

図-2 PFI事業の役割分担図

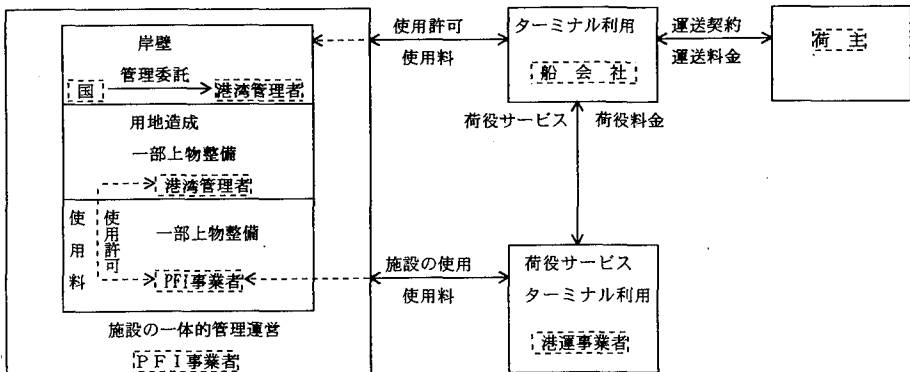


図-3 コンテナターミナル利用者等の関係図

#### 4. 港湾管理者、PFI事業者、利用者の関係

高規格コンテナターミナルのPFI事業者による整備、管理運営方式は、国・港湾管理者とPFI事業者の役割分担及びPFI事業者の事業範囲（例えば、ターミナル内の荷役作業を自ら行うか否か）の点で様々な形態が考えられる。常陸那珂港のPFI事業の役割分担は、PFI事業者の採算性・施設の利用効率の向上を考慮し、図-2に示すように下物である岸壁、ターミナル用地は国・港湾管理者が整備し、上物である管理棟、荷役機械はPFI事業者が整備し、下物・上物あわせての一体的な管理運営をPFI事業者が実施することとした。ただし、常陸那珂港は、新規開港のためゼロからのスタートで貨物の予測が非常に困難でありPFI事業者のリスクが大きい。PFI事業者のリスク低減のため、供用開始時に必要なガントリークレーン等の大型施設は港湾管理者が整備し、供用開始後の追加施設はPFI事業が整備することとした。

また、港湾管理者、PFI事業者、利用者との関係は図-3に示すとおりである。ターミナル内の荷役実施者については、PFI事業者と一体となりターミナルの利用効率の向上が図れるよう、PFI事業者と密接な関係を有する者とした。

#### 5. 事業の概要

##### (1) 事業名称

常陸那珂港北ふ頭公共コンテナターミナル施設の整備及び管理運営事業

##### (2) 公共施設の管理者

常陸那珂港港湾管理者 茨城県  
代表者 茨城県知事 橋本 昌

##### (3) 提供される公共サービス

###### a) 公共サービスの内容

ターミナル施設を良好な状態で船社等第三者に利用させること及び利用促進を図ること。

###### b) 公共サービス提供のために事業者の行う事業

① 国又は港湾管理者所有の施設を補完する

ターミナル施設の整備

② ターミナル施設全体（国・港湾管理者所有の施設を含む）の一体的管理運営

③ 船社・荷主誘致活動等ターミナル利用促進

###### c) 事業期間

20年間（延長可能）

##### (4) 民間事業者の募集・選定・契約

2000年4月10日～14日募集を受け付けたところ、3社から応募があった。

審査委員会を設置し、4月25日に資格審査、技術・事業計画審査の2段階の審査を行い、優先交渉権者を決定した。優先交渉権者と契約内容について協議を行い、合意に達したため、2000年6月8日常陸那珂埠頭株式会社と契約を行った。

##### (5) 事業規模

I期事業 約9億円

コーポレートファイナンス

II期事業 約30億円

プロジェクトファイナンス（予定）

#### 6. VFM（財政資金の効率的利用）

PFI事業についてはVFMの評価が重要である。VFMはPFI事業の有無による財政資金の投入額とサービスの質の変化で評価される<sup>1)</sup>。まず財政資金について検討する。PFI事業者が行う事業は、独立採算型である。また、本事業をPFI事業として行わず、県が直接実施した場合も独立採算型、すなわち投入した財政資金は料金によって回収される。よって後者は初期の財政負担はあるが、両者とも最終的な県の財政負担は生じない。このため、本事業においてはPFIの有無による財政負担の変化はない。

ただし、施設全体（上物・下物一体）で考えると、下物については200億円を超える財政負担が入っている。PFI事業の実施により、ターミナルの取扱容量が向上するが、これは、3.で述べたようにターミナルの整備数の削減、すなわち下物整備のための財政負担の軽減となる。

また、サービスの質については、3.で述べたよ

うにPFI事業の実施により、利用効率の向上や取扱量の増大が期待できる。よって、PFI事業の実施によるVFMは認められる。

容については、表-1のとおり。

7. 本PFI事業の特徴

(1) 本PFI事業の特徴

本事業の特徴は、公共用財産（国及び県の行政財産）の上で、20年間にわたりPFI事業者が収益事業を排他的に実施する権利を無償で与えることである。また、PFI事業者の行う事業として、施設整備よりも管理運営の比重が高いことも特徴である。

(2) PFI事業者と公共施設の管理者の権利と義務

本事業においては、公共用財産上でPFI事業者が20年間事業を行う。財産の利用権が事業期間を通じて保証されていなければ、PFI事業者は安心して事業を行えない。しかし、国有財産法及び地方自治法は、特例を除き行政財産の貸付や私権の設定を禁じている。このため、本事業においては、行政財産についてはPFI事業者は港湾管理者から1年間の使用許可を得、PFI契約上の義務を果たす限り使用許可は毎年更新されることとし、事業期間を通じて安定的に使用許可が得られるようにした。具体的な内

8. 今後の課題

筆者らは、より適切なサービスを適切な対価で提供すること、公的財政負担の軽減等の観点から、PFI法に基づくPFI事業の実施の意義は高いと考えている。しかし、日本における事例がまだ少ないため、未知の部分が多いと感じられ、公共施設の管理者がPFI事業を行うための心理的壁は高いと言わざるを得ない。実際に本事業においても事業内容の検討から契約に至るまでに多くの時間と労力を費やした。事例を増やし、研究を重ねることで、日本版PFI事業の型がいくつか確立され、PFI事業の処理費用が下がるとともに、より適切な形のPFI事業とすることが必要である。

参考文献  
1) 自治省：PFI研究会報告 P16～P18. 1999. 3

表-1 事業権（20年間）と使用許可（1年間）の関係

P F I 事 業 者		港 湾 管 理 者	
権 利	義 務	権 利	義 務
○20年間の無償事業権 ・港湾管理者所有の施設の優先的使用 ・ターミナル内（行政財産上）での収益事業の排他的 <sup>*1</sup> 又は優先的実施 <sup>*2</sup>	○公共サービスの提供 ・必要施設の整備 ・ターミナル施設の公正・公平かつ一体的管理運営による利用効率の向上 ・ターミナル施設の利用促進	○港湾管理者所有の施設の使用許可権 ○PFI事業者の事業内容の監督・指導	○PFI事業者の事業への側面的支援（使いやすい港づくり等）
<p>義務を果たすことを条件に事業権は無償</p> <p>義務を果たさない場合は使用許可の中止</p>			

\*1 排他的事業  
・自社荷役機械貸付  
・ターミナル・オペレーションシステムの運用・貸付  
・保税蔵庫管理  
\*2 優先的実施  
・倉庫業、船舶代理店業、通関業、利用運送事業等