

港湾運営のあり方に関する基礎的研究

中電技術コンサルタント(株) 法人会員 ○森山 弘将
中電技術コンサルタント(株) 非会員 岩本 典丈
岡山大学大学院 非会員 津守 貴之

1. はじめに

港湾運営の効率化の流れは、先進国、開発途上国を問わず世界的な潮流となっており、経済効率性の向上や公企業のコーポレート・ガバナンスの改善など港湾運営の構造改革が図られている。

こうした情勢の中、国内では、平成23年3月に「港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律」が成立した。この港湾法改正では、昭和26年に港湾法上の港湾の種類として特定重要港湾が規定されて以来60年ぶりに日本の港湾の格付けが見直されたほか、港湾管理者の行政機能から港湾の運営機能を分離し、港湾を一体的に運営する「港湾運営会社」制度が整備された。

本研究は、このような港湾法改正の背景を踏まえて、国際バルク戦略港湾において「港湾運営会社」制度を適用する場合の課題に着目し、今後の港湾運営のあり方について考察するものである。

2. 港湾運営会社制度の目的

従来の港湾運営は、主に地方公共団体により行われてきたが、港湾運営会社制度は、港湾施設の管理と運営とを分離し、港湾運営に民の視点を取り込むことで効率化を図り、港湾の国際競争力を強化することを目的とするとされている。(図1参照)

これにより、船社や荷主といったユーザーの多様なニーズへのきめ細やかな対応や、民間企業経営者による迅速な意思決定など、利用者ニーズに対応した低コストで高質なサービスの提供が一般に期待されている。

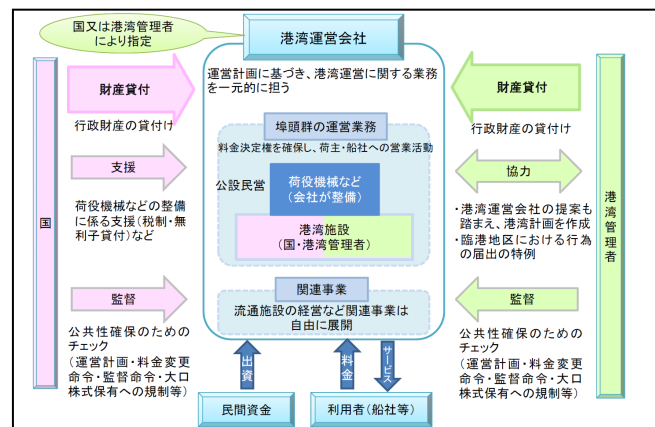


図1：港湾運営会社制度のスキーム

3. 全国の指定・認定状況

港湾運営会社は表1から分かるとおり、コンテナを取扱う港湾において指定が進んでいる。

コンテナ港湾では、国際戦略港湾である阪神港(神戸港、大阪港)、京浜港(東京港、川崎港、横浜港)やそれに準じる伊勢湾(名古屋港、四日市港)が指定されているが、もともと個別港湾において組織された生い立ちの異なる埠頭公社を一つの会社に合併する必要があるため、利害関係者の調整が困難な状況にあった。このため、将来的な合併を前提として各々の港で特例港湾運営会社を指定することにより、効果の早期発現に資する暫定措置をとっている。

一方、バルク港湾では、平成27年3月現在、国際バルク戦略港湾に位置付けられた小名浜港のみである。

表1：港湾運営会社の指定状況等

貨物	港格	港湾名	会社種別・指定時期・利用者特性
コンテナ	国際戦略港湾(全国5港)	東京港 川崎港 横浜港 大阪港 神戸港	H26.11までに特例港湾運営会社指定 大阪港及び神戸港は、H26.11に経営統合し、港湾運営会社「阪神国際港湾(株)」指定
	国際拠点港湾(全国18港)	名古屋港 四日市港 水島港 博多港 新潟港	H26.11 特例港湾運営会社 H26.1 港湾運営会社 H26.2 港湾運営会社 H26.3 港湾運営会社
バルク	国際拠点港湾(全国18港)	指定なし	利用者は荷主が特定される コールセンターは広く全国へ裨益する 電力や基礎素材産業は広く全国へ波及する
	重要港湾(全国102港)	小名浜港(石炭) 当港は国際バルク戦略港湾	H26.5 特定埠頭運営事業認定 利用者は荷主が特定される コールセンターは広く全国へ裨益する 電力や基礎素材産業は広く全国へ波及する

4. 港湾運営会社の指定要件

港湾運営会社の指定要件は、港湾全体の効率的利用が促進されることを念頭に、次のとおり定められている(港湾法第43条の11)。地方公共団体は、の要件を満たすため、予め港湾計画に「効率的な運営を特に

促進する区域」を位置付け、港湾運営会社により運営対象となる埠頭群を明確にする必要がある。

1 港に一つの会社とする、同一港湾における 2 以上の埠頭を運営する、埠頭群の運営事業の内容が港湾計画に適合する、埠頭群の運営事業に関する適正かつ確実な計画を有する（運営計画）、十分な経理的基礎を有する など

また、輸入ばら積み貨物の海上運送の共同化の促進に資するもので、その効果的な利用の推進を図ることが国際競争力の強化のために重要とされる港湾は、港湾法に規定される特定貨物輸入拠点港湾への指定が必要で、その指定要件は概ね次のとおりとされている。これによると、企業間連携により、資源調達の際に大型船を活用し共同輸送を行う必要がある。

輸入ばら積み貨物の取扱量が相当程度見込まれる、一定規模の埠頭を有する、企業間連携を促進する体制が整っている、公共埠頭の場合、民間事業者による運営が必要

5．事例からみる港湾民営化に向けた課題

前述の現状や指定要件を踏まえ、国際バルク戦略港湾である徳山下松港・宇部港の港湾運営会社指定に向けた動向を事例として、次のとおり港湾民営化に向けた課題を整理した。

(1)徳山下松港・宇部港の特徴

徳山下松港・宇部港は、全国を代表する石炭輸入港であるとともに、貯炭能力や国内輸送実績等に優れたコールセンターの集積地であり、コンビナートをはじめ全国のユーザーに石炭を供給する拠点港である。同港は、「我が国の産業活動に必要不可欠な石炭を安定的かつ安価に供給」、「モノづくり産業の活性化による日本の国際競争力強化」を目標として掲げて、国際バルク戦略港湾（石炭）に選定された（図 2 参照）。同計画では、経済的且つ効果的な整備を進めるため、自然水深の大きな下松地区を 1st ポートとし、他地区を 2nd ポートとした 2 港揚げ連携することにより、必要最小限の整備で最大の効果を早期に発現できるスキームとなっている。

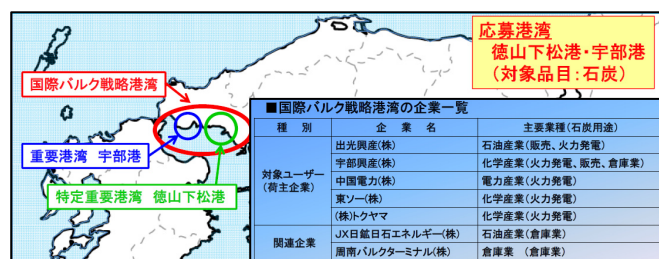


図 2：国際バルク戦略港湾徳山下松港・宇部港の特徴

(2)港湾運営会社指定に向けた動向

同港は、国際バルク戦略港湾計画の実現に向けて、2 港 4 地区の連携企業や港湾管理者が中心となり、育成プログラムの策定や港湾運営のあり方検討を行うなど港湾運営会社指定に向けた諸活動（設立準備、実務ベースの共同輸送）が活発化している。

しかし、既存のコールセンターや特定埠頭運営会社の存続、オンサイト事業者の継続利用など、各地区で利用形態や課題が異なるため、その特徴を活かした全体最適となる港湾運営スキームが問われている。

(3)港湾民営化に向けた課題

現時点で整理された徳山下松港・宇部港における解決すべき課題は、以下に示すとおりである。

表 2：港湾民営化に向けた課題

解決すべき課題	課題の具体的内容
港湾運営会社の実現のための体制づくり	・（企業が連携可能な）港湾運営スキームの決定 ・特定貨物輸入拠点港湾指定に向け既存協議会等の活用
全体最適となる埠頭群の運営方法の検討	・（埠頭群の）既存特定埠頭運営事業者の取扱い ・（埠頭群の）未利用地活用策 ・新規参入企業の受入れ条件等の検討
運営計画の深化	・運営計画（必要機能、業務、体制、スケジュール、保有施設、資本金など）の深化 ・事業スキームの明確化 など
公共性の確保	・公共（県・市・国）の関与方法の検討
優遇措置の要請	・特定貨物輸入拠点港湾・港湾運営会社への支援措置・支援要件の要望
その他	・既存専用埠頭の扱い ・共同輸送の取組みによる実需の蓄積 ・共同輸送に係る炭質・炭量調整 ・共同輸送に係る契約上の問題

6．おわりに（考察）

本研究では、港湾運営会社制度に係る現状及び港湾民営化のための法的要件を整理するとともに、事例を通して具体的な課題を整理した。

港湾産業は多様な主体（船社、荷主、船舶代理店業、水先業、曳船業、港湾運送・荷役業など）によるサービス供給により成り立っているため、港湾運営会社だけでは港湾全体での最適な運営を行うことはできない。

このため、港湾運営会社は、港湾管理者および港湾に関わる様々な民間事業者と連携して、上記課題の解決に取り組むほか、多様な主体をとりまとめる役割も果たしていかなければならないと考える。

今後、上記課題を基に類似他港におけるアンケート調査等を実施し、港湾民営化に向け障害となる要因を分析整理し解決手法の研究を進めていく所存である。

参考文献

・国土交通省港湾局ホームページ：
<http://www.mlit.go.jp/kowan/>