

平成 22 年 4 月 26 日

「港湾の民営化」について

社団法人日本港運協会
会長 久保 昌三

我が国港湾の国際競争力の強化を目的とした国際コンテナ戦略港湾の選定を控え、各方面から「港湾の民営化」が提唱され、あたかも我が国港湾の復権の鍵であるような捉え方がなされている。しかしながら、その具体的な中身が明確でなく、言葉のみが独り歩きしているのではないか。「民営化」については、我が国の現状からみて以下に述べるような問題点・課題が存在する。

①我が国の港湾管理の現状と民営化の問題点

各港湾管理者は、国の定めた基本方針に適合した港湾全域の港湾計画を策定し、それに基づき埠頭を始め諸施設の整備・管理・運営を行うほか、許認可等の行政事務や関係機関等との調整を行っており、新居浜港（港務局）を除き、全て地方自治体である。

つまり、地方自治体である港湾管理者が、国の基本方針に沿いつつ国からの補助金も得ながら、港湾を整備・管理・運営している。そこに十分な検討を踏まえた環境の整備がないまま、「港湾の民営化」により独立採算の民間経営が入り込むという構図は、一つ間違えば国策としてのあるべき港湾戦略が揺らぎ、施策の曖昧さを露呈することになる。

一方、港湾の中から国際コンテナ埠頭という特定部分を切り出した形で管理運営するものとして、東京、横浜、大阪、神戸の国際コンテナ埠頭があるが、これらは財団法人である埠頭公社が港湾管理者から独立した形で管理しているものの、港湾管理者の監督を受けている。東京港埠頭株のように民営化した例があるが、東京都が 100%出資しているのが現状である。民営化した埠頭会社では、磐石な経営基盤のうえに、民間企業としての知恵と創意工夫を施す必要があり、真の民営化は容易ではないと言える。

各港湾の現況や果たしている地域経済への広範な役割からすれば、これらを単純に民営化する、という議論は乱暴のように見える。また、他の埠頭公社も民営化の方向で動いているが、それが何のための民営化であるのか、地域経済や港湾物流に関わる多様な関係者との関係において効果的な民営化になるのか、検証することが不可欠であろう。

②釜山港発展の背景について

韓国において、北東アジアにおけるハブ港湾として他港との競争に勝る為、2004年に釜山港湾公社（BPA: Busan Port Authority）が設立された。

「ポート・オーソリティー」の本来の意味は「国、州、市の影響を受けず自治権を有し、自立した経済活動を展開する公的組織」であり、巨大国際都市を後背地として発展した「ニューヨーク・ニュージャージー州ポート・オーソリティー」がよく引き合いに出される。

BPA は、「ポート・オーソリティー」とは称しているが、政府の 100% 出資によって設立され、社長は大統領が指名する。つまり、港湾政策を国策として実行する運営母体であり、BPA は国そ

のものである。国の具体的な政策を基にハブ港建設に邁進し、北東アジアの主要ハブ港として我が国港湾を凌駕するに至った。

BPAは釜山新港の30バースと釜山北港の20バースの整備だけでなく、ロシア・ナホトカ港のターミナル運営を行い、中国東北部の大連港から輸出している貨物を中国東北部にICD(内陸デポ)を開設することにより、ナホトカ・釜山港の連携を通じて取扱い貨物の拡大を画策するなど、戦略が柔軟で明確である。このような戦略は民間だけでは一切実現しない。我が国に先ず必要なのは「港湾の民営化」よりも韓国(BPA)に対峙する明確な国の方針と戦略である。

③タイ国・レムチャバン港発展の背景について

バンコク港は、河川港であり全長172m / 喫水8.2m以上の大型コンテナ船が入港できず1980年代にはコンテナ貨物量が急速に増大し、バンコク港で取り扱える許容限度を超えることが予測された。シャム湾で天然ガスが発見されたのをきっかけにマプタプット地域の重化学工業とレムチャバン地域の軽工業を中核とした大規模臨海工業地帯実現のために国家プロジェクトが進められ、生産された輸出品の積出港としてレムチャバン港が整備された。

つまり、国家プロジェクトとしてレムチャバン港が整備され、港湾管理者は100%国営のPAT(タイ港湾公社)である。港湾開発においては国策として長期的な視点でのターミナル建設・拡張計画を策定し、着実に実行しており、誘致政策の結果として、シャム湾内部の港という地理的に圧倒的不利な状況でありながらも母船の誘致に成功している。

レムチャバン港においても、釜山港と同様に国の方針と戦略が明確である故に我が国のトップである東京港を抜く取扱高を誇るに至った。(2009年 464万TEU 世界第20位)

④「港湾民営化議論」への提言(まとめ)

我が国の港湾において、経営形態として民間あるいはポート・オーソリティーが成り立つには、港湾行政だけでなく地方行政庁から相当の権限移譲が必要であると同時に、財政基盤と港湾の発展に向けた戦略を実行できる人材の確保など整えるべき要件は膨大である。

また、我が国の社会経済条件に馴染むか、否かの検討も重要となる。

単なる名称の変更だけに終わり、従来の港湾管理者に逆戻りすることが懸念されると同時に、さらに「民」を主張するあまり、

- ・ 用地の売却や転用を促すことになりかねず、港湾の活力を失う要因となりうる。
- ・ また、高い賃貸収入を見込める利用者に、ターミナルや物流施設を長期リースすることのみを重視する、いわば不動産事業を営むかのような港湾経営に傾斜する要因となる。

民営化の議論に対しては、経済的基盤を整え、且つ、ダイナミックな社会経済環境を、我が国の国際戦略港湾の対象港に見出すことはまさに難問であり、港湾の発展は国策としての明確な方針と戦略が根本になければならないことを他港の事例から忘れてはならない。

以上