

2014年5月26日 全5頁

《実践》公共インフラ関連ビジネス

# 改正港湾法による港湾民営化の動きと今後の課題

～施行後3年が経過して見えてきたこと～

コンサルティング・ソリューション第三部  
主任コンサルタント  
米川 誠

## [要約]

- 全国の港湾の民営化の加速を促す法案「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」（以降、「改正港湾法」）が平成23年4月に施行されて3年が経過した。
- この間、京浜港、阪神港が民営化された。新潟港、水島港、博多港の地方3港では改正港湾法に基づく港湾運営会社が指定され、民による効率的な港湾運営が始まっている。
- 一方、港湾政策に関しては、京浜・阪神港に貨物を集中させたい国と海外航路を維持したい地方の間で方向性に違いが見られるようになるなど課題も浮き彫りになってきた。
- 港湾政策は道半ばである。国際競争力の強化を見据えつつ、国と地方のWIN-WINの関係をいかに築くかが今問われている。

---

## 1. 改正港湾法の概要

全国の港湾の民営化の加速を促す法案「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」(以降、「改正港湾法」)が平成 23 年 4 月に施行されて、3 年がたった。この改正港湾法の概要は以下のとおりである(図表 1 参照)。

第一に、港格の見直しである。京浜港(東京港、川崎港、横浜港の 3 港)と阪神港(大阪港、神戸港の 2 港)の 5 港を新たに港湾法上の港格として「国際戦略港湾」として位置づけ、これまでの特定重要港湾(23 港)のうち国際戦略港湾以外の 18 港を「国際拠点港湾」とした。

第二に、この国際戦略港湾の直轄港湾工事の国費負担率を従来の 3 分の 2 から 10 分の 7 に引き上げるとともに、従来は地方自治体等の港湾管理者が起債事業等で行っていたコンテナヤードの整備を国の直轄事業の対象とした。これによって港湾利用者の費用負担が大きく軽減することが期待される。

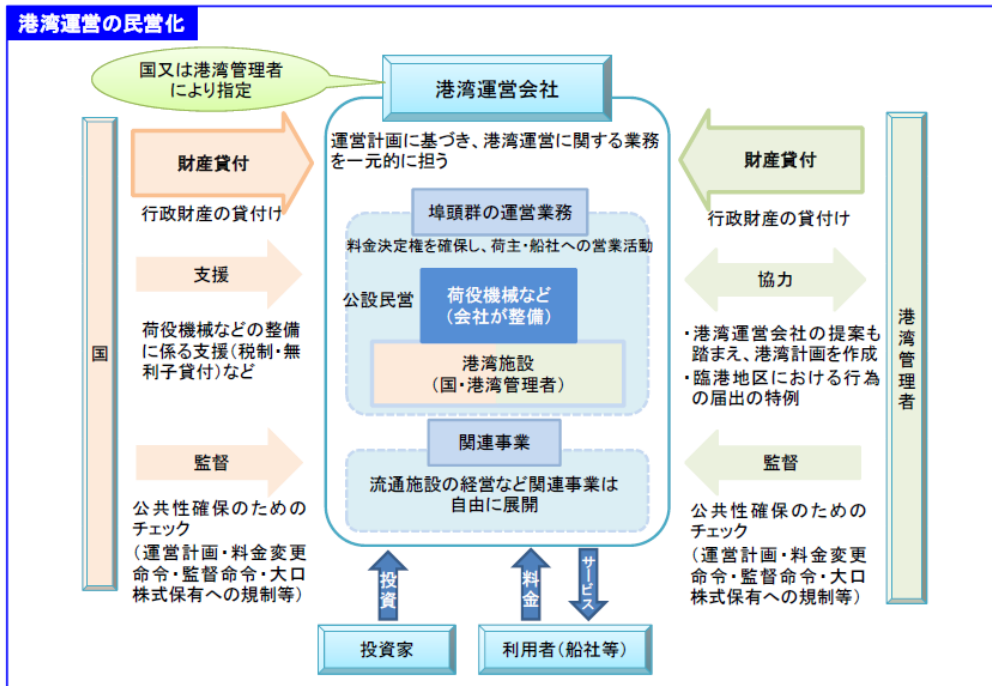
第三に、港湾運営会社制度の創設である。これはこれまで地方自治体や埠頭公社などが行っていた港湾の運営を一元的に担う「港湾運営会社」を 1 つの港に 1 社に限って指定する制度であり、国際戦略港湾(5 港)と国際拠点港湾(18 港)に導入するものである。具体的には、岸壁などの下物は国や港湾管理者が整備し、港湾運営会社に対して貸し付ける。一方、港湾運営会社はその施設の料金決定権を得て、利用者から料金を徴収する。港湾運営会社が荷主・船社等へ戦略的な営業活動ができるようになった。

第四に、ガントリークレーンなどの上物の整備は港湾運営会社が行う。それを支援するための無利子資金の貸付制度および税制上の特例措置も創設された。

第五に、港湾運営会社には港湾計画の変更を提案する権限が与えられる。計画段階から積極的に関わられるようになった。

また、本年 4 月の更なる改正で、国際戦略港湾の港湾運営会社に政府出資ができるようになったほか、無利子貸付制度の対象に埠頭近くの倉庫が追加され、流通機能を誘導すること等が可能になった。

図表 1. 港湾運営会社制度の概要



出所：国土交通省ホームページ

## 2. 最近の港湾民営化の動き

### 2.1 京浜・阪神港（国際戦略港湾）の民営化の動き

改正港湾法の施行後、国際戦略港湾 5 港（京浜 3 港、阪神 2 港）については、すでに株式会社化した埠頭公社等が特例港湾運営会社に指定されており、民間会社による港湾運営が行われている。トップはいずれも民間出身者であり、また、金融機関等からの民間出資も受け入れている。京浜 3 港の特例港湾運営会社の統合および阪神 2 港の特例港湾運営会社の統合が平成 27 年度に予定されており、協議・調整をどう進めていくかが焦点となる。また、現在 1%未満である民間出資比率をおおむね 3 割程度に増やす目標をどのように進めるかが今後の注目点である。

### 2.2 大規模地方港湾（国際拠点港湾）の民営化の動き

国際拠点港湾 18 港<sup>1</sup>は比較的大規模な地方港湾である。先に述べたように国際拠点港湾も港湾運営会社制度の対象となっている。現時点で港湾運営会社が指定されているのは新潟港、水島港、博多港の 3 港である。ほかにもいくつかの港湾で港湾運営会社創設の動き

<sup>1</sup> 苫小牧港、室蘭港、仙台塩釜港、千葉港、新潟港、伏木富山港、清水港、名古屋港、四日市港、境泉北港、和歌山下津港、姫路港、水島港、広島港、徳山下松港、下関港、北九州港、博多港の 18 港

---

がある。

新潟港は本年 4 月より、改正港湾法に基づく港湾運営会社の指定を受けた運営会社「株式会社新潟国際貿易ターミナル（N-WTT）」による運営が行われている。新潟県では改正港湾法が成立した後、「新潟港コンテナターミナル民営化計画」を全国に先駆けて平成 24 年に策定し、民営化の準備を進めてきた。昨年、港湾運営会社の公募を実施し、唯一応募があった当時の指定管理者で第三セクターの N-WTT が審査の結果、港湾運営会社に選定された。同社の運営期間は 30 年間で、コンテナ取扱量の増加や運営合理化・効率化などに取り組むほか、弾力的な施設利用料制度の導入を行うとしている。また、民間出身の社長の就任や民間出資比率を 50%超にする準備が進められている。

水島港は平成 16 年 4 月から構造改革特別区域法（特定埠頭運営事業）を活用し、水島港国際コンテナターミナルを第三セクターの水島港国際物流センター株式会社に 10 年間貸し付け、「民」の視点を生かした効率的な港湾運営に取り組んできた。このたび港湾運営会社制度が創設されたことにより、港湾管理者である岡山県は本年 1 月、同社を改正港湾法に基づく港湾運営会社に指定。同社は、4 月より 30 年間、引き続き水島港のコンテナターミナルなどの効率的な運営を手がけていくことになった。現在は県が条例で定めている岸壁や港湾設備などの使用料の決定権も持つ。

博多港も水島港と同様に、平成 16 年 4 月から構造改革特別区域法（特定埠頭運営事業）により、第三セクターの博多港ふ頭株式会社が 10 年間、博多港のコンテナターミナル等を港湾管理者である福岡市から一括管理を受託してきた。昨年 7 月に福岡市は改正港湾法に基づく港湾運営会社を公募した。博多港ふ頭株式会社が唯一応募し、審査の結果、同社が選定され、本年 4 月より運営を行っている。

また、国際拠点港湾では他に名古屋港、四日市港でも港湾運営会社制度の導入に向けて準備が進められており、今後、他の国際拠点港湾へ、導入の動きが広がる可能性がある。

### 3. 今後の課題と展望

このように、港湾運営会社制度による港湾運営の民営化は、国際戦略港湾だけでなく、国際拠点港湾のような比較的大規模な地方港湾にも適用が広がりつつある。この背景には港湾会社運営制度が適用されれば、国から港湾を整備する際の税制優遇や無利子貸付が受けられるといったメリットがあることもあるが、港湾の国際競争がますます激化する中で、民の視点から港湾運営を効率的に行い、港湾サービスを向上させなければ国際競争力が維持できないという危機感が国・地方自治体・産業界にあることも大きいと考えられる。

一方、改正港湾法が施行されて 3 年が経過し、いくつかの課題が明らかになってきた。

---

1つは、改正港湾法をめぐって、国と地方自治体の足並みがそろわない点が挙げられる。例えば、昨年6月に国は港湾管理者である地方自治体に、自治体の海外航路向け補助金が国際拠点港湾に全国から貨物を集めるという国の港湾政策の障害になっているとして、内航フィーダー航路に対しても同等以上のインセンティブ措置を講ずるよう要請を行った。自治体にとっては、釜山港等への海外航路があることは、地方港の振興のために不可欠の要件であり、海外航路の誘致・拡充を図りたいと考えるケースは多い。このように海外航路を充実させたい地方と国際拠点港湾に集貨したい国との間で方向性の違いが表面化してきている。

また、国際拠点港湾の運営会社には国が出資できるようにする改正港湾法が本年4月に成立したが、東京都は、国が港湾運営を主導するための出資に反対を表明している。このような国と地方の対立はなにもしなければ平行線をたどるだけであり、方向性を同じくするためには今後さらに両者の対話を続けていく必要がある。

2つ目は改正港湾法における港湾運営会社への民間出資比率に関する点である。新潟港や博多港では港湾運営会社の公募は両港とも1者のみであった。改正港湾法では資本規制として、港湾運営会社への民間企業による出資比率を20%に制限すると規定されている。これは特定の者による港湾運営会社の恣意的な運営を確実に排除する必要性から設けられた規定であるが、この規定が大企業や海外資本による一元的管理を事実上困難にしている可能性がある。海外の港湾ではメガオペレーターと呼ばれるグローバルに展開する港湾運営会社が一元的に管理を行い、効率的な港湾運営を行っている港湾も多い。適正な港湾運営と資本規制のあり方については、今後の動向に応じて再検討する必要がある。

平成17年から始まった「スーパー中枢港湾」政策から現在の改正港湾法にいたるまで、国は選択と集中を重視した政策を進めてきた結果、平成17年から平成24年の間に阪神港のコンテナ取扱貨物量は419万TEU（20フィートコンテナ換算）で13.6%増加、京浜港は9.9%増加した。一方、同時期に釜山港は1702万TEUで43.8%増加した。効果は徐々に現れているように見えるが、経済成長を考慮してもこの差は大きく、港湾政策は道半ばである。国際競争力の強化を見据えつつ、国と地方が両者が協調して繁栄するWIN-WINの関係をいかに築くが今問われている。

—以上—