

川崎港の未来は...

国際コンテナ戦略港湾政策は
川崎市と市民生活を豊かにできるのか

2011年1月

財団法人 政治経済研究所

はじめに

元気な日本を！とか、新経済成長戦略の推進など、異常な円高、製造業の海外流出の波濤のなかで、様々な模索が取り組まれています。

日本の海運界も例外ではなく、かつては世界の先陣を切っておりましたが、前回 2001 年 8 月・2002 年 9 月の、本研究所が、日本共産党川崎市議員団からの研究・調査の委託を受け、川崎港の総合的な、加えてコンテナターミナルの経営分析を行ったところ、日本海運の驚くべき後退を改めて認識したところです。

前回の委託研究では、現状の分析に止まることなく、原因の究明、評価、更には提案まで踏み込みました。

川崎市民にとって、又、川崎市の行財政に係る、川崎港の問題はまさに公共政策上も極めて重要な位置にあるからです。

当然、国や市の行政に委ねるだけではなく、市民生活、市の行財政の面からも、市議会では積極的に取りくむべき課題であります。

今回の横浜港・東京港、そして川崎港の 3 港による大規模整備、ハブ港化はその面からも極めて重大な課題といえます。

日本共産党川崎市議員団が、議会内において他会派に先んじて 1,000 億円投入というこの問題を取り上げ、質問、討論を展開し、当研究所に研究調査を委託されたことに私どもも深く敬意を表すものです。

前回の調査、研究では、2 人の専門家、学者があたり、立派な研究成果をあげましたが、今回も幸い、経験、学識豊富なお 2 人の研究者の参加を頂き、市議団からの資料、国土交通省などからの必要な資料を整え、議員団を加えての論議を深めたところです。

短い研究期間ではありましたが、前回の調査、研究も大変役立ちましたし、熱心な議員団の論議、政策の公開発表会など、好い条件で今回の調査研究を行うことが出来ました。

この成果が、これからの川崎市政にとって市民のための施策として役立てられれば幸甚でありますし、更に大きくは日本の海運、港湾行政上の参考にもなればと期待するものです。

2011 年 1 月

財団法人 政治経済研究所 理事長 山口 孝
(明治大学名誉教授)

目 次

問題意識	1
第 1 章 日本におけるコンテナ港湾整備はどのように始まり、どのように行われてきたのか	4
1 - 戦後日本の港湾管理制度の始まり	
1 - コンテナリゼーションに対する港湾整備方式の模索 公団・公社方式	
1 - 公団・公社制度の問題点	
1 - 編み出された「新方式」と呼ばれる整備・運営方式	
1 - 日本国内における新たなコンテナ船受入港の出現と問題点	
第 2 章 外国における港湾政策との比較	10
2 - アジア諸国におけるコンテナ港湾開発の特徴	
2 - グローバルターミナルオペレーターとは何か	
2 - ターミナルオペレーター・ハブ港の代表的事例、シンガポールの場合	
2 - 港湾の私有化の中止と資金調達方法の多様化	
2 - 港湾局・港務局（ポートオーソリティ）の戦略	
2 - ターミナル運営に不可欠な港湾システム（IT：情報技術）とは	
第 3 章 日本における「スーパー中枢港湾」政策と国際コンテナ戦略港湾政策	23
3 - 「スーパー中枢港湾」政策とは？	
3 - 「スーパー中枢港湾」政策の目標達成度は？	
3 - 前政策で実現できなかった競争力強化のための国際コンテナ戦略港湾政策	
第 4 章 「国際コンテナ戦略港湾」は、本当に実現するのか？	31
4 - 日本の国際収支における構造的な変化への対応の欠如	
4 - 港湾の「公有民営化」はできるのか？	
4 - 都市計画の一部としての港湾計画の必要性	
4 - 港湾における財務データ等の情報開示の欠如	
4 - 大規模・高規格コンテナバースの整備と財政支援	
第 5 章 国際コンテナ戦略港湾政策策定の経緯	37
5 - 国際コンテナ戦略港湾政策の背景	
5 - 2010 年 6 月閣議決定の「新成長戦略」での港湾政策	
5 - スーパー中枢港湾政策から国際コンテナ戦略港湾政策へ	
5 - 2010 年 2 月 10 日東京都・川崎市・横浜市「京浜港共同ビジョン」	
第 6 章 KCT の失敗に学ぶもの	41
6 - 川崎港コンテナターミナルの概要	
6 - KCT の損益状況	
6 - KCT の教訓を生かせるか	
終 章 川崎港の将来：エコポート・エココースト	46
1 エコポート・環境重視型港湾とはどのようなものか	
2 京浜港はエコポートとなりえるか	
編集あとがき	53
川崎港コンテナターミナル、国際コンテナ戦略港湾に関する 川崎市議会での日本共産党市議団の質問より抜粋（議事録）	54

問題意識

日本の数量でみた貿易貨物の大部分、そして国内物流の約4割が通過する拠点でもある港湾は、日本経済における極めて重要な社会資本・基盤（インフラストラクチャー）であるとは言うまでもない。

港湾は、国民の日常生活、企業の生産活動に不可欠な原材料および製品・半製品、つまり農水産物、原油・鉄鉱石・石炭といった鉱産物、穀物、鋼材など、あらゆる物資の流れにおける重要な拠点である。同時に、地震などの自然災害時には船舶による緊急物資の輸送の拠点として機能したことは、阪神大震災時に証明したところであり、その施設が国民生活にとってなくてはならないものである。しかし、その整備のあり方や建設・維持などに関わる費用負担などについては、国民にあまり知られていない。そのため、現在議論されている国際コンテナ戦略港湾政策に関しても、広く国民レベルでの議論も活発には行われていないのが現状ではなかろうか。

そのためかどうかは不明であるが、1990年代後半から日本の大規模なコンテナターミナルを有する港湾、つまり京浜、中京、阪神などの主要港湾でのコンテナ貨物取扱量が外国の主要港湾と比較して相対的な地位が下落する中で¹、その原因として指摘された問題として港湾でのさまざまなサービス、荷役関係料金、水先料金などの船舶離着岸に関わるサービス料金などの国内外価格差が取り上げられ、日本の主要港湾における「国際競争力の低下」の元凶のように論じられることすらあった。また、財政的な余裕がなくなる中で、公共事業見直し対象の主な施設として取り上げられるようにもなった。

しかし、港湾における「国際競争力の低下」の原因は果たしてこうしたことだけであろうか。現象面だけを見るならば、欧州や北米との間の基幹航路の寄港地から日本関係の港湾が外され、もしくは減少していく中で、日本政府はコンテナ・パス（埠頭）整備・管理運営のあり方を見直す政策、つまり後述する「新方式」、「スーパー中枢港湾」政策と展開してきたが、日本の主要港湾の世界での相対的な地位の低下に歯止めがかからなかった。

一方、日本の貿易貨物が海外の港湾、例えば韓国・釜山港などでトランシップ²されるようになる中で、日本の貿易貨物輸送における輸送時間の長大化を含めたコストの上昇がもたらされ、日本国内産業の立地上の不利と指摘され、産業の空洞化の原因の一つとして取り上げられる議論すら存在する。

1 日本国内第1位のコンテナ取扱量をもつ東京港でさえ、2008年値で世界第24位である。同年横浜港が29位、名古屋港が39位、大阪港が50位、神戸港が44位というように、コンテナ取扱量のみで見れば、いずれも世界の主要港とはいいがたい。

2 貨物の積出港から揚荷港までを同一船舶で海上輸送されるのではなく、途中、地域の拠点港（ハブ港）で基幹航路に就航する船舶に積み替えて輸送されることをいう。

ただ、日本の港湾政策が包括的な「政策パッケージ」として論じられることは少ない。国際幹線航路に就航するコンテナ船の大型化への対応としての大水深コンテナ埠頭の建設、「集中と選択」による港湾の絞り込みというハード面のみでの議論、あるいは「スローガンのネーミングのみ」と論評されることも少なくない。

日本政府は港湾の国際競争力強化のため、これまで累次の政策を展開・実施してきたが、2000年代世界経済のグローバル化が進展していく中で、「スーパー中枢港湾」政策（2004年度開始）による京浜港、名古屋港を中心とする伊勢湾、阪神港の3港湾地域を主要港湾として選定し、これら港湾への集中投資を行ったが、前述のように主要港の国際的な地位の回復・向上には至らなかった。

一昨年に発足した民主党連立政権では、このスーパー中枢港湾政策の3港湾体制から、更なる絞り込みを行う必要があるとして、2010年8月、将来のハブ港湾を目指すとする京浜港、阪神港を「国際コンテナ戦略港湾」に選定した。国際コンテナ戦略港湾は国土交通省の成長戦略（2010年5月策定）の中でも主要な政策として位置付けられ、税制、予算面からの特別措置を実施するとともに、港湾法を改定して港湾の管理運営方式に民間資本を導入することも計画されている。

今年度から展開されようとしている国際コンテナ戦略港湾政策が広く国民レベル、もしくは関係者レベルで詳細に議論されているようには思えない。例えば、水深18メートル級のコンテナ・バースが戦略港湾の選定条件なのか、関係者の多くが「首をかしげている」という³。また、港湾の管理運営への民間資本の導入についても、日本港運協会会長は「われわれの考える港湾の民営化とは、コンテナターミナルを含む全ての埠頭・施設を国から公設会社が譲り受け、運営に民の視点を入れることを指す」と指摘し、「港湾（施設）管理会社に民間資本を入れる国はどこにあるか。港を理解しない資本家が資本を入れれば日本の港にどのような結果をもたらすか自明である」と指摘している⁴。また、利用者である海運会社の業界団体である日本船主協会も、「広範な議論がないまま（港湾管理・運営主体への民間資本導入のための港湾法の改正案が）今年の通常国会に出される動きに、日本船主協会も主要港のコンテナターミナルを借り受ける立場から懸念を表明している」という⁵。

3 日本海事新聞、10年2月12日付「国際コンテナ戦略港選定 - 水深18メートル級バースは本当に必要か？」。また、久保昌三日本港運協会会長は「日本港湾の物量、コンテナ船寄港状況、コンテナ船の新造動向などを勘案すると、18メートル岸壁の必要性はまったくない」と明言し、「まず取り組むべきは港にかかわる行政組織の改革、簡素化であり、同時に内航フィーダーネットワークの構築などによる物流体系の再構築などにある。大水深バースの確保は、現行のスーパー中枢港湾政策で主要港に整備された16メートル級岸壁で問題ない。それ以上の大水深バースは（施策の優先順位として）仮にやるとしても、二の次、三の次であり、この基本認識は国内外の船社とも共有できているはずだ」と言及し、選定基準のあり方に疑問を投げかけている（日本海事新聞、10年2月12日付「日港協会会長「国内港湾18m級バース『必要なし』」と明言」より）。

4 日本海事新聞、11年1月6日付「日港協会会長、港湾管理・運営主体「民営化」に反対姿勢を明確化」より。

5 同上記事より。カッコ内は引用者。

日本経済の今後の展望において、成長戦略の策定が極めて重要であると指摘されているなか、重要な施策の一つとして港湾・空港といった交通インフラの効率化、競争力強化を目的とした政策が重要であることはいうまでもない。しかし、上述のように、現在の港湾をめぐる政策論議は広範なものではなく、言い過ぎかもしれないが混乱しているように思われる。

単なる大規模コンテナ埠頭の建設というハード面での整備だけではなく、国と地方との間の関係、つまり港湾建設・整備の財源を国が握りながらも、管理・運営は地方自治体が責任をもって行うこととする制度上の関係などソフト面での問題点が指摘されている。また、経済のグローバル化のなかで、諸外国とは全く異なる制度を有する日本の港湾運営に問題があることも指摘されている。これらは、港湾、とくにコンテナ港湾の管理運営の実行主体が自らの意思で整備を含めた政策を展開できず、将来を見据えた戦略的な目標も立てられなかった原因でもあり、これらを含めた包括的かつ根本的な諸問題の解決がなければ、港湾の効率化と国際競争力強化という目標達成が困難なものといわざるを得ない。

そこで、本報告では日本の港湾政策、とくにコンテナターミナルに係わる政策を過去から考察し、現在推し進められようとしている国際コンテナ戦略港湾に係わる様々な課題について考えることとしたい。



川崎港コンテナターミナル

第1章 日本におけるコンテナ港湾整備はどのように始まり、 どのように行われてきたのか⁶

1 - 戦後日本の港湾管理制度の始まり

第二次世界大戦前の日本における港湾管理制度は国営港と地方港に分離されて行われていたが、戦後の地方自治権の拡大という理念の下で港湾法が1950年に制定され、地方自治体による港湾管理者制度に統一された。

日本が占領から独立を回復していく過程で、地方自治体へ自治権、つまり法律に基づく管理主体設立の権限を与えられる原則が示され、独立採算制を基本に各地方自治体が港湾の整備、管理、運営の主体となる制度が戦後確立されている。ただ、港湾整備にかかわる財源については国に残され、国が必要と認めることを条件に、港湾法の規定に基づいて港湾関連の工事費を補助することとされた。そのため、国は港湾に関する整備計画（「港湾整備五ヵ年計画」）の策定が義務付けられ、国の認可制によって設定される入港料などに基づく港湾整備特別会計を両輪とする港湾整備制度が設けられた。つまり、地方自治体の港湾整備に関する自由裁量権を制限した制度が1950年代に制定されたのである。

1 - コンテナリゼーションに対する港湾整備方式の模索 公団・公社方式

1950年代、米国で製品などの海上輸送においてコンテナリゼーションが開始された⁷。コンテナリゼーションはそれまで一つ一つ個別に荷役を行っていた玩具・繊維製品などの製品、雑貨と呼ばれる貨物を規格化された箱、つまりコンテナに詰め込んで輸送される形態のことである。一見、単純なことのように見えるが、貨物が規格化された大きさ・形状に統一することで荷役作業の機械化、それによる荷役時間の短縮化、船舶の運航効率の向上、船舶の大型化による輸送コストの削減がもたらされ、製品の海上輸送に大きな変革をもたらした⁸。ただ、このコンテ

6 日本におけるコンテナ港湾整備の経緯、特殊性に関する文献としては、以下のようなものがあり、これらを参考にした。和泉雄三『港湾行政』成山堂書店、1973年。徳田欣次・柴田悦子『現代の港湾』税務経理協会、1987年。寺田一薫「港湾整備における地方分権と公民役割分担」『国際交通安全学会誌』33巻1号、2008年4月。近藤智哉「港湾政策の経緯と今後の課題」『立法と調査』310号、2010年11月。

7 コンテナリゼーションは海上輸送における技術革新として位置付けられるものであるが、50年代半ばごろには日本でも散見されたようである。商船三井最高顧問の生田正治氏によれば、三井船舶の神戸支店に勤務していた当時、「米軍のヤードに大きな箱型のものが並んでいるのを見つけた。米兵に聞くと『ベトナム行きのコンテナだ』と言う。このコンテナが、それから10年ほど後に物流革命、海上輸送の主役になるとは予想もしなかった」という。生田正治「私の履歴書」日本経済新聞、2011年1月10日付。

8 コンテナリゼーションによる海上輸送の技術革新は貿易貨物輸送に関わるコストの劇的な削減につながり、日本、アジアNIES（韓国・台湾・香港・シンガポール）そして中国および東南アジアの輸出主導型の経済発展の基盤にもなった。経済のグローバル化の海上インフラとしても位置付けられる。

ナリゼーションを港湾整備の観点から見ると、コンテナの荷役を機械化するための巨大なガントリークレーンや広大な面積を有するコンテナヤード⁹、港までトレーラーで輸送するための道路や橋を建設・整備しなければならず、そのための巨額の資金調達が不可欠であった¹⁰。

このような海上輸送におけるコンテナリゼーションが世界的な範囲で展開されるのは、1960年代に米国・欧州間の北大西洋航路が開設されたのが端緒であるが、太平洋でも米国・沖縄間の米軍物資輸送においてコンテナリゼーションが開始されたのも同年代であった。急激に広まった海上輸送のコンテナリゼーションを前に、日本の港湾整備のあり方にも大きな影響がもたらされた¹¹。

日本の港湾整備のあり方に関する基本的な制度が設けられて間もない時期に、製品などの海上輸送に大きな変革がもたらされたことで、日本のそれは特殊な事情にならざるを得なかった。つまり、港湾整備に関する制度の根本的な見直しもままならない中でコンテナターミナルの整備を行わなければならなかったという事情である。

1966年、運輸省（現国土交通省）は国際海上輸送におけるコンテナリゼーションに関する諮問を海運造船合理化審議会に対して行い、推進すべきとの答申を受けたことから日本でもコンテナターミナルを緊急整備する方針を打ち出した。しかし、この整備プロジェクトは前述のような巨額の資金調達を必要とすることから港湾管理者の財政を圧迫すること、またコンテナターミナルは特定の海運会社を対象として排他的使用を認めること、つまり不特定多数の利用者・会社を対象とした従来の港湾法による公共的な港湾施設とは全く異なることから、別の方策を立案せざるを得なかった。

1967年、港湾法とは別に外貿埠頭公団法を制定し、国と港湾管理者の出資のもと、京浜港と阪神港の二つに外貿埠頭公団が設立された。この公団の理事の任命権は運輸大臣（現国土交通大臣）にあり、実質的な管理者は運輸大臣であるものの、財源として港湾整備特別会計を利用せずに財投資金および市中金融機関からの借入をあて、コンテナターミナルの整備を進め、整備後はコンテナヤードを含めた背後にある荷役用地などを含め特定の海運会社に専用貸しする形態を採用した¹²。

こうした経緯から京浜港および阪神港では、港湾管理者である地方自治体が整備、管理する在来船バースと、国が事実上関与するコンテナバースが並存するという特殊な形態が続くこと

9 コンテナを船舶やトレーラーに積み込むまでの間、仮置きするスペース。

10 このことは海運会社にとっても同様で、コンテナを積むための全く新しい船舶を船隊として整備する必要があり、加えて数多くのコンテナを持たなければならないため、数社による提携関係によってはじめてコンテナ輸送が可能になった。

11 港湾整備のみならず、港湾労働の世界にも大きな影響を与えたのはいうまでもない。荷役作業の機械化、省力化は港湾労働者の雇用・待遇面に多大な影響を及ぼした。

12 このような社会資本の大規模プロジェクトの整備方式は、道路における日本道路公団など、空港での新東京国際空港公団が設立された経緯と似ているという指摘がある。料金プール制による公団の独立採算を前提に、財政投融资資金の活用、利用者負担という方式はほとんど同一といっているかもしれない。寺田一薫、前掲論文、59頁。

となった。つまり、計画、整備および管理を地方自治体が行っている港湾の中に、コンテナバースという新しい革新的な埠頭部分だけ所有という形で国が関与する公団が存在するという不思議、不自然な形態が現出したのである。そのため、この公団方式は地方自治体からの強い要望を受け、1982年には東京、横浜、大阪、神戸の4つの港ごとに、地方公社である埠頭公社に移管されている¹³。

1 - 公団・公社制度の問題点

日本を代表する4大港におけるコンテナバースの整備は、上述のように1967年から外貿埠頭公団によって、82年以降は外貿埠頭公社によって行われた。しかし、ターミナル自体はバースごとに特定の海運会社ないしはグループ（コンソーシアム＝企業連合）への専用貸付を前提にしたことから公共性が低いとされ、公共性が高いとされた不特定多数の海運会社の利用を前提とした在来バースの建設に比べ、国からの補助率が大幅に低く設定されるという問題があった。

コンテナバースの建設は、前述のように1967年から外貿埠頭公団によって、82年以降は埠頭公社によって行われたが、その際の建設にかかわる費用負担は国と自治体の無利子貸付（出資）がそれぞれ10%、財政投融资資金および海運会社などの民間からの借入がそれぞれ40%という割合だった¹⁴。その後大型化したコンテナ船の入港を可能にするための岸壁における水深を確保する場合、国と自治体の無利子資金が増やされ、財政投融资資金などの有利子資金の比率は減らされたという。しかし、公団・公社方式を採用しなければ50～75%の国庫補助を受けられたことと比較するならば、国からの補助率が大幅に低く抑えられていた。

1990年代後半、アジア・欧米諸国間の国際幹線航路に就航するコンテナ船は6000TEU¹⁵積載可能になるまで大型化が進展したが、こうした大型コンテナ船を着岸可能にするには水深15メートルの大水深岸壁の整備がハード面で必要であった。しかし、このような岸壁をもつコンテナバースの建設費は膨大なものにならざるを得ず、埠頭公社が低く抑えられた国庫補助の下でそれを負担することは困難な状況であった。

このように、埠頭公団・埠頭公社方式は国際海運におけるコンテナリゼーションの波に対して港湾法とは特別の方策として設けられたものであるが、日本の港湾整備に関する政策においてコンテナターミナルという新たな革新的な物流システムに資金面での傾斜方式、つまり優先順位付けが不可能という構造的な問題点を持っていた。加えて、世界経済のグローバル化が急速に進展し始めた90年代、企業の生産・販売活動の範囲がグローバルな規模に拡大するなか

13 近藤智哉、前掲論文、43頁。寺田一薫「港湾整備の費用負担」『ていくおふ』90号、2000年。

14 寺田一薫、前掲論文、60頁。

15 20フィートコンテナ換算個数。国際海上コンテナは、長さが20フィートと40フィートに規格化・国際標準化されており、20フィートコンテナに換算した個数のこと。つまり、40フィートコンテナは2TEUとして換算される。

でそれを支える物流手段であったコンテナ船の大型化が進展していくなかで、埠頭公団・埠頭公社方式による新たな大規模コンテナターミナルの整備が破綻することとなったのである。

1 - 編み出された「新方式」と呼ばれる整備・運営方式

大水深岸壁の整備が必要になる中、もはや埠頭公社方式による整備が不可能な状況になり、編み出されたものが「新方式」と呼ばれる整備方式であった。この「新方式」とは、いわゆる下物（港湾における岸壁と泊地）の整備を公社から切り離し、岸壁整備を国または地方自治体である港湾管理者、バースの土地整備を港湾管理者、上物整備を国と港湾管理者からの無利子貸付金比率を引き上げ、財政投融资資金および民間からの有利子資金の比率を引き下げて埠頭公社が行うという方式である。そして、これら施設について定期的にコンテナ貨物を取り扱う海運会社・グループに、岸壁と背後ヤードを専用利用することを認める（事前包括承認）ということとした。この「新方式」による整備・運営方式は1998年から開始されているが、大規模コンテナバースの整備に、高率の国からの補助を導入するための方式であった。

この結果、日本の港湾、京浜および阪神地区の港湾では既存の公共バースには従来からの運営方式を継続しそれらを整理することなく、新たに整備するコンテナバースには特定の海運企業への専用バースとする「新方式」が適用されたため、一つの港湾内に、公共方式、公社方式、新方式という異なる方式で整備・運営されるターミナル・バースが混在するという稀な港湾となった。

つまり、日本の港湾内では、不特定多数の利用者への公共バースと特定の海運会社・グループへの専用バースと厳密に分けられたのである。日本は、欧米諸国の港湾のようにそれらの中間的な形態がないのが特徴といわれる。埠頭公社は厳密な独立採算を図るという制約の中で大規模かつ高規格の岸壁施設を建設すると、必然的に利用料金・貸付料が高くなるという問題が生じた。その一方で、スポット的な利用を基本とした公共バースでは利用効率が低くなるという問題も生じたのはそのためである。そのため、「新方式」が採用された後、埠頭公社による大規模なコンテナバース建設は行われず、埠頭公社の形骸化が進んでいった。



1 - 日本国内における新たなコンテナ船受入港の出現と問題点

港湾内における防波堤、港内での浚渫工事、岸壁、港と内陸を結ぶ臨港道路などの基本的な施設の整備は、国からの補助金を受けて港湾管理者である地方自治体が整備を行うこととなっている。その際の補助率は、当該港湾が特定重要港湾、重要港湾、地方港湾という港湾のランク付け、ないしは建設工事が国の直轄事業か否かで、補助率が傾斜的に設定されていた¹⁶。

港湾管理者である地方自治体ではこの港湾のランク付けが国からの補助金の多寡を決定することから、陳情などでランク引き上げを行ったといわれ、1999年度において日本全国で特定重要港湾が21港、これを含めた重要港湾が133港、地方港湾が961の港湾が商港として存在した。当時、韓国の商港が27港にすぎなかったといわれ¹⁷、他の海運国と比較しても、島国であることを考慮しても日本の商港数が極めて多いことが分かる。当時の港湾法で、重要港湾とは「国の利害に重要」とだけ規定しているにすぎず、国際航路や全国的な航路ネットワークとの関係が希薄な地域の港湾も含まれていたという。国土の均衡ある発展という見地からか、あるいは具体的な基準がないままなのかは不明であるが、経済政策としての港湾整備の順位付け、優先すべきプロジェクトであるか否かの判断を難しいものとしたことは事実である。

そのため、1996年からの第9次港湾整備5カ年計画（実際には「7カ年」計画）では港湾整備プロジェクトの優先順位付けを行っている。それは、いわゆる「ハブ（拠点）機能」を担っている、あるいは担うことが予想される港湾群を指定し、施設整備の重点を置くこととした。

16 寺田一薫、前掲論文、59頁によると、特定重要港湾では2/3～5/10、重要港湾では5.5/10～5/10、地方4/10というように補助金・率を傾斜的に設定していた。

17 寺田一薫、前掲論文、59頁。

中枢国際港湾 4 地域、中核国際港湾 8 地域がこのとき指定されたのである。

さらに、港湾審議会管理部会は 1999 年に答申を出し、重要港湾の要件を定めた。それは、輸出入量などからみた物流拠点、コンテナの取扱や航路網からみた必需物資取扱拠点、発電所立地や港湾間距離からみた国土均衡発展をささえる拠点、その他の政策要請とした。しかし、これらにいずれも該当しない重要港湾は 6 港にすぎなかったといわれ、政策および整備の優先順位付けをすることができなかった。

そのため、地方港を中心に、川崎港も例外ではないが、新たなコンテナ船受入港が数多く日本各地に整備されていくこととなった。加えて、「ハブ（拠点）機能」を担っている、あるいは担うことが予想される港湾としたことから、当時国際幹線航路に就航しつつあった 6000TEU 積載可能型の大型コンテナ船の入港可能な大規模かつ高規格港湾が日本各地に整備されていった¹⁸。これは、「ハブ（拠点）機能」という語句による基準であったが、国際海上物流システムの変化への対応とは無関係なものでもあった。

1990 年代は前述のように国際コンテナ船の大型化が進展した時期であり、船舶の大型化はその運航効率を高めるため国際幹線コンテナ航路を運営する海運会社・グループに対して寄港地を厳しく選別・削減することを不可避なものにした。この海運会社による航路運営の新たな動き、寄港地の厳しい選別によって、大型コンテナ船は少数の「ハブ（拠点）」港にしか寄港せず、小規模な周辺港との間にフィーダー（支線）航路を結ぶ航路ネットワークの形成へとつながっていった。

海運会社・グループによる大型コンテナ船の寄港数の削減、寄港地に選ばれるか否かは、各港湾管理者にとって整備したコンテナターミナルの稼働率の高低に直結する問題であり、日本国内の港間での激しい海運会社の寄港誘致競争を引き起こしたといわれる。この競争は、京浜、阪神の主要港湾と地方港との間の競争関係のみならず、同一湾内の東京港と横浜港、神戸港と大阪港が最も激しい競争を繰り広げたといわれるほどのものであった¹⁹。こうした港間の競争激化は日本の港湾整備における二重投資、過剰投資の弊害を引き起こし、日本の港湾管理者にとっては体力の消耗をもたらしたにすぎなかった。同時に、地方港では外国の海運会社、主に韓国やアジア諸国・地域の海運会社のコンテナ船寄港を誘致するための港湾使用料の減免措置などのインセンティブを与えることにつながり、日韓間をはじめとするアジア地域の主要なハブ（拠点）港と結ぶ支線（フィーダー）網の形成をもたらすこととなった²⁰。

18 川崎港コンテナターミナルの整備事例は、まさしくこうした政策の結果といえる。（「川崎港東扇島コンテナターミナル・ファズ物流センター問題 その破綻と軌跡と解決策」2001年8月、政治経済研究所）を参照。

19 徳田欣次・柴田悦子『現代の港湾』税務経理協会、1987年、198頁。

20 例えば、日韓航路の代表的な韓国海運企業である高麗海運の朴廷錫社長によると、現在日本の32港との間に航路を設定し、釜山港でのトランシップ（積み替え）を行っている。朴廷錫「外国船社との提携にも意欲」日本海運新聞、2010年10月26日付。

第2章 外国における港湾政策との比較

2 - アジア諸国におけるコンテナ港湾開発の特徴

日本で展開されたコンテナ港湾整備に関する政策を今までみてきたが、その歴史的な経緯からくる特異性について、必ずしも批判というわけではないが、より明確化するため、1980年代以降のアジア、あるいは世界を代表するコンテナ港湾ではどのような動きがあったかを概観する。

今回の国際コンテナ戦略港湾に関する政策目標となっている韓国・釜山港は1982年にコンテナターミナルを初供用し、90年代以降その整備を加速している。また、現在は釜山新港の整備を行っており、10年2月に南コンテナ埠頭に韓国・現代商船の専用ターミナル（4バース）が供用開始したことで、北コンテナ埠頭（14バース）と合わせ計18バース体制となっている²¹。釜山港は、日本、中国などとの間で支線（フィーダー）航路網を構築し、中国など東アジア経済の輸出主導型経済発展に伴い、この地域の貿易貨物のトランシップ（積み替え）需要を獲得することを念頭に大型コンテナターミナルの開発を行った結果、急速に発展してきた。1990年に世界第6位のコンテナ取扱量であったが、2000年には第3位まで躍進している（2008年は第5位）。釜山港の取り扱うコンテナのうち、約半数以上がトランシップ貨物といわれ²²、日本との間では日本海側諸港および瀬戸内海地域を仕出し港とする貿易貨物の多くも釜山港を経由して欧米諸国へ輸送されているという²³。

中国では、香港が1980年代から世界有数の港湾で、世界第1、2位のコンテナ貨物取扱量を誇っていた。この時期は、中国にとって香港は中継地として役割を担っていた。1990年代後半以降、中国の急速な輸出主導型経済発展戦略を背景に上海、深圳などの主要港の開発を積極的に進めた結果、2007年には上海が香港を取扱量で抜き、現在シンガポールに次ぐ世界第2位にまで躍進している。その結果、中国の港湾は第3位の香港、第4位の深圳など、世界のコンテナ貨物取扱いランキング・トップ10に6港湾が入っている。中国のコンテナ港湾が短期間のうちに急速に発展した背景には、「世界の工場」あるいは現在では「世界の市場」とまでいわれる後背地としての中国経済の存在であることはいうまでもない。ただ、もう一つの大きな要因として指摘されているのが、港湾整備における香港などの民間外国資本の積極的な導入、それによる迅速な投資・開発、国内外の港湾間のネットワーク構築とコンテナ船航路網との接

21 「釜山新港、背後鉄道が開通」日本海事新聞、10年12月20日付。

22 韓国国土海洋部の推定値によると、2010年実績の内訳は、輸出入が対前年比19%増の1233万TEU、トランシップ貨物が対前年比16%増の661万TEU。「韓国港湾、コンテナ取扱個数・最高更新（10年実績）」日本海事新聞、2011年1月7日付。

23 阪神港が国際コンテナ戦略港湾の選定の理由として提案した瀬戸内海地域で、釜山港はポートセールスのためのセミナーなどを開催している。「釜山港セミナー、広島は『重要なパートナー』」日本海事新聞、10年11月22日付。

続といった要因である。

北東アジアおよび東南アジアには、その他にも急速に発展、もしくは発展中の大規模コンテナ港湾がひしめいており、例えばシンガポール港は言うに及ばず、台湾の高雄港、マレーシアのタンジュンペラパス港、タイのランチャバン港などが存在し、コンテナ航路網が張り巡らされている。

アジア地域における港湾間のネットワークは、この地域における自由貿易圏の拡大、それに伴う域内貿易の拡大、国際水平分業の深化を支える物流システムであるといえる。ASEAN 域内では1993年に「AFTA」と呼ばれるFTAを導入し、域内貿易の自由化を段階的に進めている。2010年1月からはタイ、マレーシアなど6カ国が先行して関税を撤廃し、この域内で製造した部品を使って別の域内国で完成品を組み立てるなどの連携を深め、全体の競争力向上を目指す経済発展戦略がある²⁴。現在、ASEAN 域内貿易比率は現在2割台といわれ、5割以上の欧州連合（EU）とは開きがあるものの、輸出手続きなど関税以外の貿易制度の整備が遅れているのが一因とされ、煩雑な税関手続きや各国間で異なる基準・認証制度の簡素化が論じられている。こうした自由貿易圏の拡大への動きは、ASEAN 域内にはとどまらず、中国、韓国、インド、オーストラリアにまで拡大しつつある²⁵。こうしたアジア地域での自由貿易圏拡大の動きは、参加国における企業の生産拠点誘致の促進、それによる経済発展が目的としてあることはいうまでもない。日本企業など外国企業の間ではASEAN 域内に複数の拠点で部品・完成品を供給しあうケースが多い。ASEAN の制度改革が進めば、企業の事業環境が改善され、「成長力に富むASEAN 市場で生産・販売ネットワークを強化できる」（日本貿易振興機構）との見方が多い²⁶。

こうした生産・販売ネットワークを物流面で支えているのが、港湾間およびそれを結ぶコンテナ航路網であることはいうまでもなく、地域内の海上コンテナ物流の結節点、拠点となっているのが「ハブ」港湾であり、大規模コンテナターミナルをもつ上述のような港湾群である。したがって、アジア諸国の港湾開発はこうした貿易活動の展開を背景にしているため、単に自国貨物のみならず他国へのトランシップ（積み替え）貨物の取り込みを開発の戦略として位置づけて整備されてきた。このような大規模コンテナターミナルでは、「グローバルターミナルオペレーター」と呼ばれる港湾運営会社がIT（情報技術）を活用した経営管理を行うとともに、世界のコンテナ幹線航路沿いに港湾ネットワークを張り巡らし、規模の経済性を生かして国際海上コンテナ物流システムの基盤的な役割を果たしつつある。

24 「ASEAN、FTA手続きの簡素化」日本経済新聞、2010年3月18日付。

25 例えば、中国とASEAN間では昨年1月1日に自由貿易協定（FTA）で双方の関税が引き下げられ、中国製造業の販売拠点や生産工場の増設が相次いでいるという。また、中国の対ASEAN向け輸出額は急速に増加しており、欧州連合（EU）、米国に次ぐ第3の輸出先（香港を除く）となっているという。「中国、ASEAN開拓加速 関税下げ1年 販社・工場の増設相次ぐ」日本経済新聞（電子版）、2011年1月6日付。

26 「ASEAN、FTA手続きの簡素化」日本経済新聞、2010年3月18日付。

2 - グローバルターミナルオペレーターとは何か

ターミナルオペレーターとは、港湾のうちコンテナ貨物を扱う埠頭を鉄道駅や空港と同じようにターミナル（正確にはコンテナターミナル）といい、コンテナ船の施設利用調整・荷役作業、船社・航路誘致など、コンテナターミナルの運營業務を担う会社のことである。

1960年代後半に始まった国際海運におけるコンテナリゼーションは、前述のように荷役の機械化、省力化、合理化をもたらした。船型大型化による輸送コストを引き下げるとともに、国際海陸一貫輸送も含めて「物流革命」をもたらした。コンテナターミナルはまさに海陸を結ぶ結節点として重要な機能を担うこととなった。しかし、国際コンテナ輸送の黎明期には、海運会社にとってコンテナターミナルは荷主間のドア・ツー・ドアの一貫輸送を円滑に行ううえでの「コストセンター」としての位置づけにすぎなかった。

しかし、国際海上コンテナ輸送がその後急速に拡大するとともに、荷役作業の効率化を進める上で貨物を大量に集約（スケールメリットの追求）することでコンテナ船をより大型化していく中で、世界の主なコンテナターミナルの貨物取り扱い規模も飛躍的に増大していった。これに伴い、1980年代末ごろからコンテナターミナルそのものが荷役作業料収入や船舶の施設使用料収入などの収益を生み出す「プロフィットセンター」として注目され始め、荷主が要望する多様なロジスティクス・サービス、海陸を「シームレス」に結ぶサービスを提供する新たなビジネスとして誕生した。

このターミナルビジネスが拡大するなかで、世界の主要なターミナルオペレーターは世界各地のコンテナ輸送の結節点、いわゆるハブ拠点となる港湾でのターミナル運営権を買収するなどを通して、また国際海運会社のコンテナ輸送・航路網とも連動して世界規模でのターミナルネットワークと航路ネットワークが結び付けて国際物流ネットワークを形成し、「グローバルターミナルオペレーター」と呼ばれている。

世界の主要なターミナルオペレーターには、港務局・港湾運営会社系と国際海運会社系が存在する。前者の場合、ハチソン（香港、Hatchison Port Holdings：HPH）、PSA（シンガポール、Port of Singapore Authority）、DPW（UAE、Dubai Ports World）が代表的なものである。後者の場合、APMターミナル（デンマーク、APM Terminals）が代表的な国際海運会社系であり世界最大の海運会社 A.P. モラー・マースクグループに属する。

データとして古いものの、2004年の世界のコンテナ取扱量における55%がターミナルオペレーター上位10社で占められているといわれる。また、ハチソンが同年13.3%、APMターミナルが9.5%、DPWの9.3%、PSAの9.4%、COSCO（中国）の3.7%となっており、上位5社のシェアは41.3%に達し、世界の港湾でのコンテナターミナル事業の寡占化が進展している²⁷。

27 森隆行「世界のコンテナターミナルオペレーターの動向」『国際競争下における関西の港湾物流に関する研究会（土木学会関西支部）』2006年。

グローバルターミナルオペレーターの分類

分類	特徴	主要オペレーター
港務局・ 港湾会社系	1) 港湾・ターミナル運営そのものを事業の中核として展開 2) オペレーション、システムの共有化による生産性向上	HPH、DPW PSA など
海運会社系	1) 船舶によるコンテナ輸送が事業の中核として位置づけ、 港湾・ターミナル運営はそれを補完ないしは支援事業として位置づけ 2) より広い航路網の構築による生産性向上	エバーグリーン、 川崎汽船、商船三井 など
	1) 港湾・ターミナル運営部門を子会社化、分社化 2) それによる第三者の貨物を取扱い、規模の経済性を追求し、新たな事業として拡大を目指す	APM ターミナル 日本郵船、COSCO (中国) など

出所：森隆行（2006）、藤井敦（2007）を参考に作成。

また、国際コンテナ海運会社の企業連合（アライアンス）もターミナルオペレータービジネスへ進出しつつある。世界的なコンテナ航路網を形成・維持するには、大型化するコンテナ船へ投資するとともに船隊を運営するために巨額投資が必要であり、共同運航による企業連合か、M&A（買収・合併）を通じたアライアンス（企業連合）の形成が進展している。

国際海運企業の主なアライアンス（企業連合）

1. CKYH アライアンス

参加企業：中国遠洋運輸（中国）、川崎汽船（日本）、陽明海運（台湾）、韓進海運（韓国）

2. グランドアライアンス

参加企業：日本郵船（日本）、ハパグロイド（ドイツ）、MISC（シンガポール）、OOCL（香港）

3. ザ・ニュー・ワールドアライアンス

参加企業：商船三井（日本）、ネプチューン・オリエント・ラインズ（シンガポール）、現代商船（韓国）

4. A.P. モラー・マースク

P&O ネドロイド（イギリス）およびサフマリン（南アフリカ）を買収し、単独グループで世界的な航路網を形成

5. エバーグリーン

ハツマリン（イギリス）およびマリティマ（イタリア）を買収し、単独グループで世界的な航路網を形成

この中で、A.P. モラー・マースクのほか、規模的には小さいが、自らターミナルオペレーター分野に海上コンテナ輸送の補完・支援的な事業として、あるいは新たなビジネス機会として進出しつつある海運企業が存在する。

2 - ターミナルオペレーター・ハブ港の代表的事例、シンガポールの場合

(1) アジアの代表的港湾の形成

シンガポール港は、世界の東西貿易航路の要衝という地理的メリットがあることから、その中継貿易港として19世紀以降発展してきた。ただ、現在ではその地理的メリットのみならず、その優れた港湾システム、効率的な港湾オペレーション、税制の優遇措置などの制度的バックアップなどにより、世界最大級のコンテナ取り扱い港の地位を確立している。

同港は利用顧客のサービス向上の一環として、港湾施設の充実（ハード面）、ITを用いた港湾業務と諸手続の簡素化（ソフト面）のほか、船舶修理や船舶への燃料・食料等の供給サービスなどの各種サポート機能の充実を他港より図っており、「アジアのベスト港湾」(Asia Freight & Supply Chain Awards "Best Seaport - Asia")に選定されており、アジアにおける代表的な港湾といえる。

その背景にはシンガポール政府の成長戦略がある²⁸。港湾に限らず、チャンギ空港は1981年開港後初めて年間利用客が4千万人を突破し、アジア域内の主要航路網を形成し、観光事業などの振興に役立っている。また、他のアジア諸国に先んじて日本、中国、インド、韓国の各国と自由貿易協定（FTA）を締結し、アジアにおける貿易拠点の地位を固めている。同国の貿易におけるアジア比率は昨年上半期に64%と過去最高を記録し、日本のそれ（48%）を上回っている。

こうした商業・貿易・物流への成長戦略によって、外資系企業はシンガポールを拠点にアジア市場、世界市場への「玄関」としてビジネス拠点を設けている。日系海運会社大手の日本郵船はコンテナ定期船部門の本社機能をシンガポールに集約している。同社では「シンガポール現地法人の中に『グローバル・ライナー・ディビジョン』という組織をつくり、東京本社定航マネジメントグループの業務を請け負う形で定航部門の本社機能を移管。航路運営機能を一元管理する体制にした。……シンガポールへの機能集約は航路にこだわらない意思決定の迅速化がひとつの狙い。コスト低減は狙ったわけではないが、結果としてそうなり、業務効率化にもつながった」という²⁹。

(2) 同港における港湾業務におけるマネジメント体制

同港におけるさまざまな新しい管理システムは1990年代半ば以降に行われてきたが、単なる港湾経営の「民営化」という一言では語れない。主要な港湾運営会社（ターミナルオペレーター）は民間企業の形態を有しているが、当然ながら港湾というインフラは公共性が高く、単

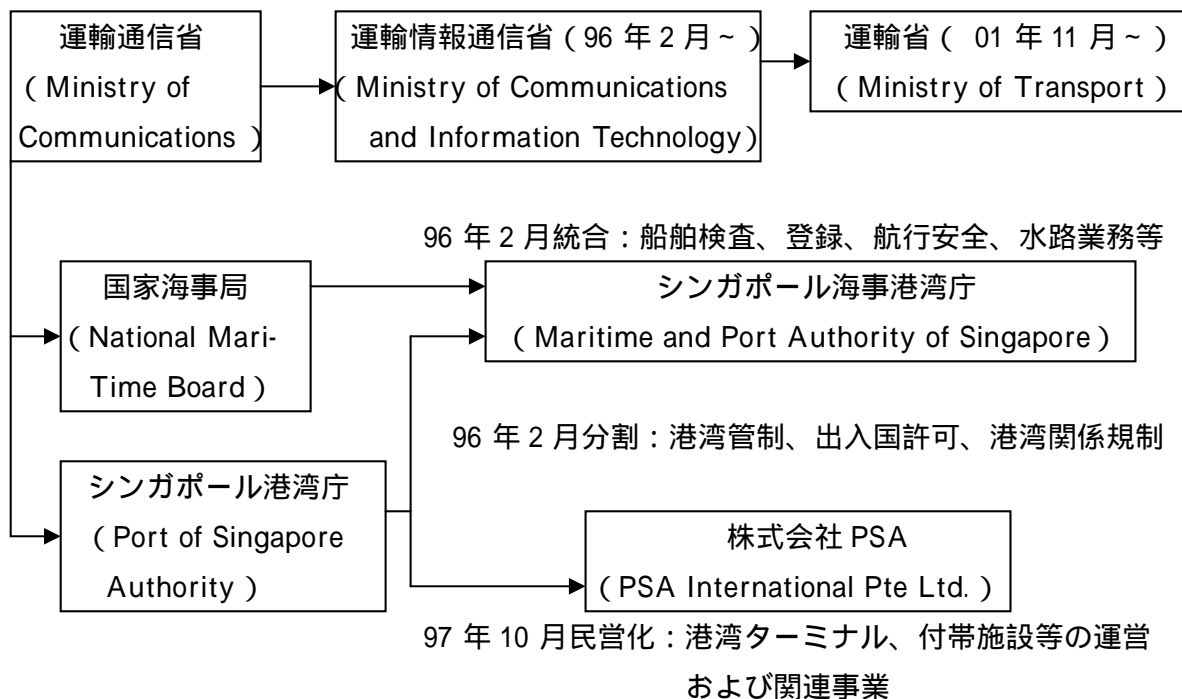
28 「シンガポール『偉業』の年」日本経済新聞、2010年12月31日付より。国民一人当たりのGDPは42,653ドルとなる見通しで、日本のそれを300ドル近く上回る水準に成長している。

29 「円高・燃油高騰懸念も黒字体質に」日本海事新聞、2011年1月12日付における水島健二同社取締役常務経営委員の発言。

なる効率性を追求する民間の株式会社の経営とは一線を画している。同時に、世界的な国際物流網の形成のために海外進出も視野に入れながら国益を追求するという国家戦略の一つとしての一面も有している。

同港は、1964年に設立された同国運輸通信省管轄のシンガポール港湾庁（PSA：Port of Singapore Authority）により規制監督・運営されていた。同庁は1996年に従来のポートオーソリティ（港湾運営）機能をもつ株式会社 PSA（PSA International Pte Ltd.）に改組され、港湾行政の機能は政府の一部門としてシンガポール海事港湾庁（MPA：Maritime and Port Authority of Singapore）に移管された。株式会社 PSA の株式は現在でも政府の投資会社タマセクが 100% 所有しており、私有化形式の民営化ではない。

シンガポールの港湾関連組織の変遷



出所：NTT データ経営研究所

現在、株式会社 PSA は港湾ターミナルおよび付帯する施設の整備・運営や、港湾内での船舶の運航管理などの関連事業を行っている。株式会社 PSA は、民営化後、積極的に海外に事業を展開しており、現在では 16 カ国で 28 ターミナルを運営しており³⁰、港務局の海外進出・展開のための民営化がその目的にある。これは、いわばシンガポール政府 100% 出資企業の海

30 PSAのように世界各国のコンテナターミナルを運営している主なターミナルオペレーターには以下のようなものがある。

- 1) Dubai Ports World (UAE) - P&O Ports (英国) を買収して世界展開。31カ国、48ターミナルを運営。
- 2) APMターミナル (オランダ) - 31カ国、50ターミナルを運営。
- 3) Hutchison Port Handlings (香港) - 24カ国、47ターミナルを運営。

外展開であり、港湾を通じた世界的なコンテナ物流網の構築とともに、拠点（ハブ）港としての地位の確立とともに、ターミナルオペレーターという新しい事業展開による自国港湾での利益獲得という国家戦略の一つの展開といえる。

（３）ターミナルオペレーターの港湾投資の規模と収入

株式会社 PSA のようなターミナルオペレーターの規模と主要港の財務規模を比較すると、以下のようなになる。株式会社 PSA の収入（2006 年）は、37.4 億シンガポールドル（約 2,656 億円）、税引き後利益は 12.3 億シンガポールドル（約 870 億円）であった。また、シンガポールで約 2,400 万 TEU、海外で約 2,730 万 TEU のコンテナを取り扱っている。この規模は、どの程度であろうか。

ロッテルダム港の収入（2005 年）が約 699 億円、利益 120 億円であった。また、東京港の収入（2007 年度）は直営 87 億円、埠頭公社 221 億円の計 308 億円であり、コンテナ取扱量は 414 万 TEU（2007 年）であった。

このように、株式会社 PSA が欧州の代表港口ッテルダム港や日本の代表港である東京港よりも大きなビジネスを展開しており、ターミナルオペレーターという新たなビジネスが世界的に存在していることになる。

（４）ターミナルオペレーターにおける M&A（買収・合併）

こうした世界的に展開しているターミナルオペレーターは自国の港湾ターミナルのみならず、世界各国の主要港湾でターミナルを運営するメリットはどのようなものだろうか。

当然ながら、世界各地の拠点（ハブ）港湾でのターミナル運営を結ぶ国際コンテナ物流網を構築し、また一手に引き受けることで荷主への円滑な物流サービスを提供でき、物流コストの削減につながるメリットが指摘されている。また、海運会社系のターミナルオペレーターはもとより、港務局・港湾運営会社系のそれが海運会社・グループの港湾への寄港誘致に主要港湾網の存在が有利になることは容易に理解できる。これを通じて、自国港湾のハブ港湾としての地位が確立しやすくなる。それは、単に一国の港湾整備というレベルではなく、グローバルな展開での整備が基盤となっている。

こうした展開を行うため、主要なグローバルターミナルオペレーターは各地のコンテナターミナル運営権の獲得、または近年ではこれらの間での買収・合併が行われている。例えば、2006 年、アラブ首長国連邦の DPW（Dubai Ports World）はイギリスの P&O Ports を買収したが、その買収に 68 億米ドル（約 5,780 億円）を投資している。ただし、米国の港湾で P&O 社が運営していたターミナルについては議会の反対などから買収できず、他へ譲渡されたのでこの分を差し引く必要があるが、こうした巨額投資を賄うことができる企業でもある。

また、2005 年、株式会社 PSA が 9.3 億米ドル（約 790 億円）で香港の HIT ターミナルの株

式の 20%、COSCO - HIT ターミナルの株式の 10%を取得し、さらに、06 年には 44 億米ドル（3,740 億円）でハチソン港湾投資会社の株式の 20%を取得している。この金額を日本における港湾投資（2008 年度）と比較すると、事業費で 3,775 億円であり、これを優に超える金額の買収・合併が単独で行われていることになる。こうしたことから、ターミナルオペレーターという事業が如何に巨額な資金を要するか理解できるとともに、ハブ港湾を運営するのは如何に資金が必要か理解できる。



船から川崎港を視察する、小出修三氏、山口不二夫氏

2 - 港湾の私有化中止と資金調達方法の多様化

後述するが、日本のコンテナ港湾整備の変遷を辿るならば「私有化」「民営化」への方向性が指摘されているが、外国、とくに港湾の私有化、民営化への先鞭をつけたとされるイギリスでの動きはどういったものであろうか。

1980年代初頭にはじまるイギリスでの港湾の私有化、民営化は「包括型」³¹ポートオーソリティの近代化は、主に港湾労働制度の近代化を目的としたものであったが、この目的には大きな効果をもったといわれる。しかし、港湾施設の適正な供給・配置、港湾利用の振興という面では上述のようなコンテナ・ターミナルオペレーターに代表される世界的な趨勢で後れを取ったといわれる。

そのため、イギリスでは強制的な私有化は中止となり、最近のEUの港湾政策でも港湾の自由化は掲げられているが、ポートオーソリティの民営化は掲げられていないのはこうした背景があったといわれている。

ただ、世界的な範囲で展開するターミナルオペレーターの活動に要する民間投資の規模は莫大なもので、今後ますます拡大していくことが予想されている。発展途上国の港でもこのような港湾の民営化が進んでおり、「包括型」ポートオーソリティでは港湾運営・オペレーションへの民間の参加を許容したり、「家主型」ポートオーソリティが海外のターミナルオペレーターや海運会社などの投資、港湾運営への参加を招聘することで港湾の開発を進める形態が一般化しつつある。

こうした動きの中で、港湾開発における資金調達方法として、PFI (Private Finance Initiative) や PPP (Public Private Partnership) が一般的な形態となりつつあり、その重要性が一層増していくものと考えられる。

PFIとは、「国や地方自治体の公共施設の建設・運営に、民間の資金とノウハウを活用する新たな公共事業の方式」とされ、「民間資金を活用した社会資本整備」ということになる。PFIは、1992年にイギリスで初めて考え出されたもので、これが導入された当時のイギリス政府が巨額の財政赤字を抱えていた、という背景がある。イギリスでは、1980年代に公共事業の支出が拡大し、財政赤字が増えつづけていた。そこで、この巨額の財政赤字を少しでも減らし、「小さな政府」を実現する手法として考え出されたのがPFIの仕組みである。1990年代以降の日本でも、政府や地方自治体の財政状態が悪化する中、このイギリスの仕組みを参考に「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」(通称PFI法)を作成し、1999年に施行した。この法律の第一条には「建設、維持管理および運営」という言葉が盛り込まれているが、民間企業が、公共施設の建設だけでなく、施設の運営や管理に全面的に携われること

31 港湾の私有化ないしは民営化についての詳細は、鈴木純夫「港湾民営化とその後の変化」OCDI((財)国際臨海開発センター)講演・研究抄録を参照。

になっている。

PPP は文字どおり官と民がパートナーを組んで事業を行うことで、新しい官民協力の形態であり、次第に地方自治体での採用が広がりつつある。PPP は、たとえば水道やガス、交通など、従来地方自治体が公営で行ってきた事業に、民間事業者が事業の計画段階から参加して、設備など施設部分は官が保有したまま、設備投資や運営を民間事業者に任せる民間委託などを含む手法を指している。PFI による民間資金を活用した社会資本整備との違いは、PFI が国や地方自治体が基本的な事業計画をつくり、資金や運営ノウハウを提供する民間業者を入札などで募る方法を指しているのに対して、PPP は、事業の企画・計画段階から民間業者が参加するなど、より幅広い範囲を民間に任せる手法であることに違いがある。

これを海外の民間のターミナルオペレーター、海運会社などがコンテナターミナル運営に参加する形態をみると、現地法人の設立、現地の港湾公社あるいは港湾企業との合併会社の設立、現地の港湾会社への資本参加など、今後多様なものが予想される。それは一つのターミナルへの投資規模が 250 億円程度に及ぶといわれ、一般的な公共投資の規模に匹敵する規模でもある。また、他の主要なターミナルオペレーターの株式を買収する場合、5,000 ~ 7,000 億円規模の資金を必要としており、これら多様な企業体の戦略が港湾整備の方向性を左右する状況になっていることが背景として指摘されている。

2 - 港湾局・港務局（ポートオーソリティ）の戦略

ポートオーソリティは、従来、レギュレーター側（行政）とオペレーター側（経営・運営）の性格を併せ持っていたが、世界の趨勢ではこれを分離する方向になっている。世界の主要なハブ港であるシンガポール港、ロッテルダム港、東アジアでは釜山港などの戦略を見れば明白であり、レギュレーター側の機能は政府部門に移し、オペレーター側の機能を強化して海外展開を図り、事業の拡大を図るとともに国家の国際物流戦略の一翼を担っていく方向に展開している。上述のように、シンガポールでは 1996 年に PSA と MPA を分離し、PSA は政府 100% 株式所有の株式会社として積極的に海外展開している。ロッテルダムでも市営港湾を 2004 年に株式会社化したが、株式の保有は公共団体およびその所有する会社に限定しており、株式会社化の狙いは海外展開を含む事業の多角化、PPP ないしは PFI などの新たな資金調達方法の活用にあると考えられる。釜山港でも同港湾公社が 2004 年に政府 100% 出資の企業体となり、海外展開を開始しており、こうした動きが港湾運営・開発の世界的な趨勢といえる。

つまり、最近の海外における港湾政策を見ると、レギュレーター側はターミナル運営に競争原理を導入して、港湾運営の効率化、港湾整備の促進を図ろうとし、オペレーター側は自国・自ら所在する港湾以外への国際展開を図って、ターミナルオペレーター事業の業務拡大を図る方向を目指しているといえる。

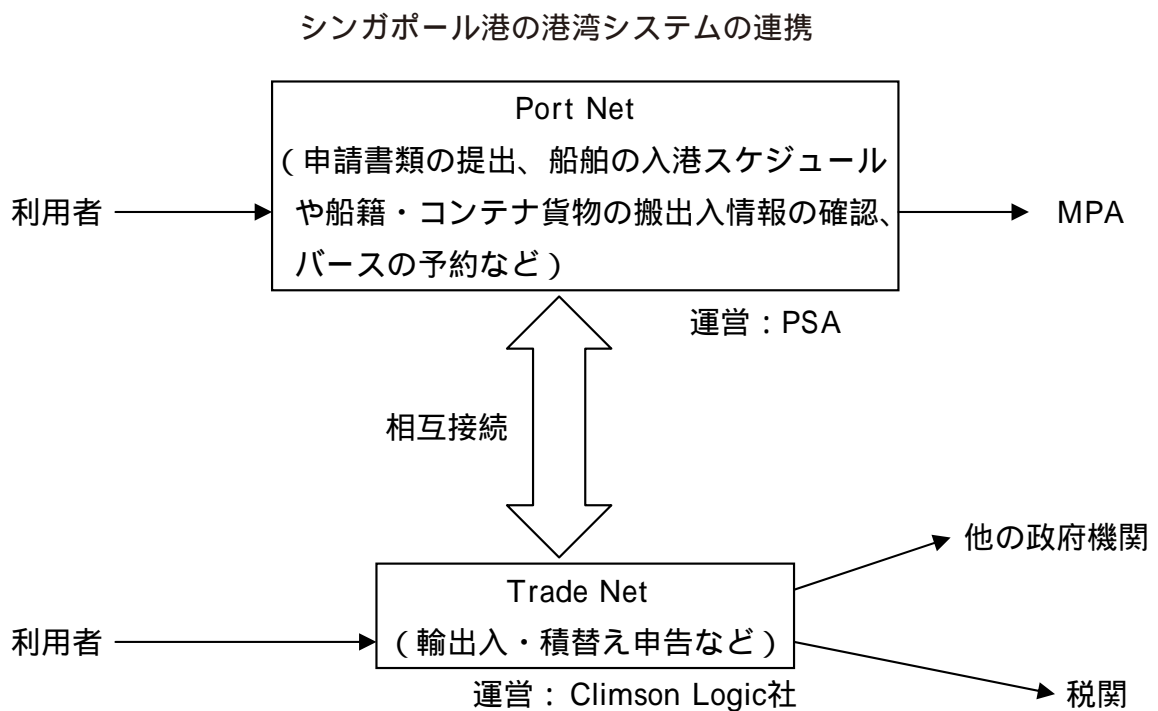
そうした中で、日本の港湾・ターミナル運営を業務とする株式会社の設立、民営化が進展しようとしているが、どのような現状にあるかについては後述する。

2 - ターミナル運営に不可欠な港湾システム、IT（情報技術）³² とは

シンガポールにおける港湾システムには、港湾関連手続や、荷役関連情報・船舶航行安全管理情報などの確認を行う港湾情報システム(Port Net)と、通関手続を行う通関システム(Trade Net)が存在する。この二つのシステムは相互に接続され、どちらのシステムから入っても各種手続が行えるようにワンストップ化が実現されている。

・港湾情報システム（Port Net）³³

Port Net は 1989 年に導入された PSA が運営する世界初の海運業界向け e- コマース・ネットワークシステムである。このシステムにおいて、港湾関連申請書類等の提出、入港スケジュールや船籍・コンテナ貨物の搬出入情報の確認、バースの予約など、コンテナターミナル運営に必要な情報交換がリアルタイムで可能となっている。このシステムはまた通関システムである「Trade Net」とも相互接続されており、利用者は Port Net 経由で輸出入申告なども行うことができる。



32 「シンガポールにおける港湾システムの発展と現状」『アジアマンスリーニュース』2008年1月、NTTデータを参照した。

33 同上論文。

シンガポールの入港手続きについては、MPA と PSA 社双方に対して行う必要がある。船舶の入港に際しては、必要な船舶基礎情報を MPA に提出する必要があるが、Port Net は MPA の船舶情報管理や入出港管理を目的とした情報システム「Mari Net」とも接続しているため、入港者は Port Net への入力を通じて同時に双方への申請・届出をワンストップで行うことができる。

入港手続きの窓口が Port Net に一元化されていることによって、コストや時間が節減されており、船舶の入港手続きに要する時間は 10 分程度となっているという。また、コンテナ貨物の搬出入情報などの確認も Port Net で情報の登録、検索が可能であり、所要時間は 5 分程度という。

・通関システム (Trade Net)³⁴

Trade Net はシンガポール国際企業庁 (International Enterprise Singapore)³⁵ が出資・管轄する Orimson Logic 社が運営する政府機関、貿易業者、税関を結ぶ通関ネットワークで、同国の通関手続きはこのシステムで一括処理されている。

ここでは、陸海空の貿易貨物全ての通関手続きから関税等の支払いまでを電子的に処理され、書式等の標準化により各政府機関への申告なども一括処理されているという。これにより、貿易関係の申告後、3 分以内に貿易許可の諾否、30 分程度で許可通知が届く仕組みになっているという。

このシステムの設計思想には「1 枚の書式、1 回の申請、1 つのインターフェース、1 度の手続 (Single form, Single submission, Single interface, Single process)」といわれるように、貿易に関わる各政府機関が管轄する手続を一つのシステムに統合し、利用者の利便性を最優先する「ワンストップサービス」が実現している。また、システムメンテナンスなど停止される時間を除いて 24 時間 365 日稼働しており、通関手続きは船舶の入港 14 日前から始められることから、ほとんどのコンテナ貨物は船舶入港前には通関手続きを終えているという。

グローバル化した国際物流の世界では、モノの移動に関して海陸間、国境などでの結節点での「スムーズな継ぎ目のない (シームレス)」な移動とともに、荷主企業間、荷主企業と海運企業をはじめとする物流事業者間などでの、モノに関するさまざまな情報、貨物の位置などがインターネット上で交換されている。こうした事業者からの要求に如何に迅速に応えることが

34 同上論文。

35 同上論文によると、同庁は貿易産業省 (Ministry of Trade and Industry) 管轄の政府機関で、シンガポール企業の国際化・外国投資を支援するための情報提供、外国企業との共同事業のための紹介等を行っている機関である。

できるか否かが物流拠点の競争力を左右する。こうしたことへの対応が港湾のIT（情報技術）の活用に他ならない。

第3章 「スーパー中枢港湾」と「国際コンテナ戦略港湾」について

3 - 「スーパー中枢港湾」政策 世界的な潮流への対応・「選択と集中」へ

1990年代、今まで見たようなアジアにおける諸港湾が急速に整備、成長を遂げるなかで、日本の港湾諸港の国際競争力の低下と、それに伴うコンテナ貨物取扱量の世界順位は低下し続けた。

1990年代以降、採用された日本の港湾開発に関する様々な施策は世界、とくにアジアでの港湾開発の新たな潮流への対応の必要性から生じたといえる。ただ、日本のコンテナ・バースでの問題はそれだけではなかった。例えば、埠頭公社が管理するコンテナ・バースは特定の海運会社・グループに対して1バースないしは2バースの専用貸し出しを長く続けてきた。しかし、これではバースの規模の経済が発揮できず、また国内輸送から国際輸送への積み替えにコスト、リードタイム（輸送・荷役の所要時間）面で諸外国、とくにアジア諸国の港湾との比較において見劣りさせる要因であった。また、前述したように、1980年代後半から地方港にもコンテナターミナルの整備が進む中で、京浜地域、阪神地域などの主要港湾と地方港との間で、また主要港湾間でもコンテナ船の寄港誘致競争が激化するなどの弊害を引き起こされ、港湾投資の二重かつ過剰な投資が問題化し、港湾管理者の財政への負担、体力消耗ともいえる問題を引き起こした。

こうした中、日本政府は日本の港湾の国際競争力強化と東アジア諸国の主要港、とくにハブ港の台頭への対応策として、2001年8月に「新物流施策大綱」を閣議決定した。この中で、国際コンテナ港湾の機能強化のための諸施策の目的は日本経済のグローバル化を支える「サプライチェーン」の構築を支援するため、政府内の横断的な取り組みを志向し、主要なコンテナ港湾を安価で安定的、かつ効率的な物流拠点とするというものであった。これは世界経済のグローバル化の中で国際物流システムに求められる要請の変化、それに迅速に対応したアジア地域の主要ハブ港湾への追随する政策という側面も否定できない。

「サプライチェーン」とは、モノの移動において原材料・部品の調達、組み立て・加工などの製造、製品の販売・流通、物流を荷主企業間で結び付け、国境や企業の枠組みを超えた結びつき全体を合理化するものであるが、モノの移動に際しては陸海空を問わず可能な限り「シームレス（継ぎ目のない）」物流システムが求められているという問題意識であった。つまり、港湾という狭い範囲ではなく、より広範囲なシステム構築のために政府内の横断的な取り組みが必要とされたものであった。

これらは、諸外国での主要コンテナターミナルの1990年代に進展した新たな運営方法、成果を日本のそこで実現しようというものであり、表面的には諸外国で実現した成果をそのまま踏襲する内容でもあった。

新物流施策大綱を受けて、国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会は2002年11月に日本の国際コンテナ港湾における様々なコスト、サービス水準を改善するために「スーパー中枢港湾の育成」の必要性を答申した。そこで、政府は学識経験者で構成された「スーパー中枢港湾選定委員会」を設置し、同港湾の選定に着手した。約1年半の選定期間を経た2004年7月、京浜港（東京港、横浜港）、伊勢湾（名古屋港、四日市港）、阪神港（神戸港、大阪港）の三つが国土交通大臣より「スーパー中枢港湾」³⁶として指定された。

2005年に港湾法を改正して「スーパー中枢港湾」の位置づけを明確化したが、同法の規定（第2条の2第1項）では以下のようにになっている。

- （1）特定重要港湾であって、長距離の国際海上コンテナ輸送の用に供されること。つまり、国際幹線航路の寄港地であることを指し、ハブ港湾であることを意味する。
- （2）同一の民間事業者により一体的に運営され、または運営されることとなる岸壁その他係留施設およびこれに付帯する荷捌き施設、その他省令で定める係留施設以外の港湾施設であること。つまり、ターミナル運営における民営化されたもの、もしくは民営化を目指すものが対象ということの意味する。
- （3）省令で定める規模以上の国際コンテナ・バースを有するもののうち、コンテナ取扱量などを勘案し、当該国際コンテナ・バースの機能の高度化により当該特定重要港湾の運営の効率化を図ることが国際競争力の強化に特に重要なもの。

そして、この政策が実現すべき具体的な目標として以下のように設定された。

- （1）港湾に関わるコストをそれまでより約3割低減し、リードタイム（船舶入港から荷主が貨物を受け取るまでの時間）をそれまでの3～4日から1日程度まで短縮する。
- （2）1バース単位の運営を改め、少なくとも3バース一体として、岸壁延長1,000メートル以上、奥行き500メートル以上、水深25メートル以上の大規模コンテナターミナルの運営。
- （3）大規模ターミナルにおいて年間100万TEU以上のコンテナ取り扱いの実現。

これらの基準にもとづいて、2004年に京浜（東京、横浜）、伊勢湾（名古屋、四日市）、阪神（大阪、神戸）の三大港湾内にスーパー中枢港湾が指定されている。

これら政策の実現目標は、日本のコンテナターミナルが近隣諸国、主要なそれと比較して見劣りしている面の改善を意図したものであった。また、諸外国でのグローバルターミナルの発展、役割の例に倣い、港湾管理者が認定した事業者が長期的な経営戦略のもと、大規模コンテナターミナルを運営することが前提条件とした。この事業者は港湾運送事業者（以下、港運事業者と略）を中心に、スーパー中枢港湾ごとに設立された「メガターミナルオペレーター」と

³⁶ 「スーパー中枢港湾」とは通称であり、港湾法での用語ではない。この年に改正された港湾法では「指定特定重要港湾」が法的、正式名称である。

呼ばれる会社であり、その事業環境を支援のためのさまざまな措置を、港湾法の改正を経て行っている³⁷。

メガターミナルオペレーターの設立状況

港名	名称・資本金	出資者
東京	未設置	
横浜	横浜港メガターミナル(資本金1億円)	港運事業者等18社
名古屋	飛島コンテナ埠頭(資本金5億円)	港運事業者6社、 日系海運会社3社、 トヨタ自動車物流子会社
四日市	四日市コンテナターミナル(資本金1.15億円)	港運事業者9社
大阪	夢洲コンテナターミナル(資本金1.4億円)	港運事業者14社
神戸	神戸メガコンテナターミナル(資本金1億円)	港運事業者5社

出所:藤井敦「グローバルターミナルオペレーターに関する研究」『運輸政策研究』9巻、4号、2007年。

その他には、船舶の入出港時の届出書の様式をFAL条約³⁸に基づく国際標準への統一化、荷役サービスの24時間化のための船舶の夜間入港規制の廃止のための港則法改正、入港費用の削減を目的とした水先法改正など、諸制度の改正を行っている。

さらには、公社埠頭の管理運営を効率化させるための埠頭公社の株式会社化・民営化を行うための「特定外貿埠頭の管理運営に関する法律」(略称は「外貿法」)を制定している。

このように、「スーパー中枢港湾」政策では1990年代に日本のコンテナに関する主要港湾の相対的な世界順位が低下していく中で、諸外国で行われた諸施策を形式的にはすべて網羅する内容の政策に転換したといえよう。それはまた、日本におけるコンテナリゼーションの黎明期にターミナル、バース整備に関する外貿埠頭公団方式から長く続いてきた公共性と特定海運会社の専用使用の問題、港湾整備のあり方についての「国土の均衡ある発展」から「選択と集中」という重点投資・効率化へ転換点を意味する政策ということがいえよう。

スーパー中枢港湾に選定された港湾では、大水深高規格コンテナターミナルなどの整備が行

37 「メガターミナルオペレーター」は港湾法上では「認定運営者」という。支援措置として、国の行政財産であるコンテナ岸壁および港湾管理者の公共財産である埠頭用地などの最大30年間の長期貸付(国有財産法・地方自治法の特例措置)、認定運営者が『上物』施設を整備する際の資金(8割)の20年間無利子貸付、の対象施設の固定資産税・都市計画税の課税標準額の1/2引き下げが行われている。

38 Convention on Facility of International Maritime Traffic, 1965(1965年国際海運の簡素化に関する条約)のこと。1965年IMO(国際海事機関)で採択され、67年に発効した条約。国際海上輸送をより円滑なものとするため、外航船舶の入出港、税関、入国管理、検疫などの諸手続および必要書類の簡素化・標準化を図ることを目的とした条約。ただ、1960年代末に発効した国際条約への対応がこの時点で行われていることに、港湾での諸手続・必要書類の簡素化・標準化が日本では軽視され続けていたことを表してもいる。

われたが、2004年度から2010年度までに合計約4,100億円の予算措置がなされている。各港湾での主要プロジェクトは以下のとおりである。

スーパー中枢港湾の各港主要プロジェクト

港名	主要事業名	総事業費
東京港	中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業（水深16m、岸壁延長400m）	489億円（305億円）
横浜港	南本牧地区国際海上コンテナターミナル整備事業（水深16m、岸壁延長400m）	320億円（192億円）
名古屋港	飛島埠頭南地区国際海上コンテナターミナル整備事業（水深16m、岸壁延長800m）	815億円（489億円）
四日市港	霞ヶ浦埠頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業（水深14m、岸壁延長330m）	381億円（238億円）
大阪港	北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業（水深16m、岸壁延長400m）	436億円（269億円）
神戸港	PI（第2期）地区国際海上コンテナターミナル整備事業（水深16m、岸壁延長400m）	306億円（200億円）

出所：近藤智哉「港湾政策の経緯と今後の課題」『立法と調査』310号、2010年10月より。

原資料は財務省。総事業費におけるカッコ内は国費。

3 - 「スーパー中枢港湾」政策の目標達成度は？³⁹

政策目標達成度に関する国際コンテナ戦略委員会の評価は、以下の通りである。

- (1) 「2010年度までに、アジア主要港並みの港湾コストの約3割低減、リードタイムの1日程度への短縮の実現」については、2008年でコストは2割弱の低減、リードタイムの1日程度の短縮を達成した。
- (2) 基幹航路の寄港回数は、2000年～08年までの期間に上海港、釜山港が増加する一方、東京港で微減、横浜港で横ばい、名古屋港および大阪港は微減、神戸港は減少と評価している。とくに、神戸港は瀬戸内海地域を中心に釜山港へフィーダー貨物が流出していると指摘した。
- (3) 全国の貨物の海外トランシップ率は1998年から2003年までに約10%上昇したのに対し、2003年以後の5年間は2.4%の上昇にとどまったと評価している。

これらを要約するならば、政策目標はそれなりに「達成したものの」、流出したフィーダー貨物の獲得のための港湾の国際「競争力の強化」には至らなかったということであった⁴⁰。



川崎港コンテナターミナルのガントリークレーン

39 国土交通省国際コンテナ戦略港湾検討委員会「スーパー中枢港湾政策の総括と国際コンテナ戦略港湾の目指すべき姿」2010年2月を参照した。

40 近藤智哉、前掲論文。

3 - 前政策で実現できなかった競争力強化のための国際コンテナ戦略港湾政策

スーパー中樞港湾政策でも日本の主要港湾の国際競争力強化、流出したフィーダー貨物を奪還するという政策目標は達成できなかったという視点から、一昨年 of 民主党連立政権はさらに港湾の絞り込み、集中投資など、より一層の「選択と集中」政策を表明した。同時に、今後求められるとする個別施策の主なものを概観すると、おおよそ以下ようになる⁴¹。

(1) 公設民営化

日本のコンテナターミナルの整備は公共部門で実施されてきた歴史があり、スーパー中樞港湾におけるその約4割は公共埠頭、残り6割が公社埠頭という状況にあるという。

公社埠頭の場合、投資した資金の償還を前提とすることから利用料金は割高にならざるを得ず、国際競争力を持たない大きな要因となっている。また、公共埠頭の場合には国有等の財産管理の観点から特定の民間事業者への長期貸付を困難にするという問題が未解決のままということである⁴²。

こうしたことがターミナル運営の効率化を阻害し、競争力強化に結びつかなかったと指摘している。そのため、「民間会社の負担軽減を図るとともに、『民』による長期的視点にたった創意工夫をこらした運営の環境整備」が重要であるとした。

(2) 効率的かつ一体的なターミナル運営の実現

スーパー中樞港湾政策で設立された「メガターミナルオペレーター」は、前述のように名古屋港を除いていずれも港運事業者が出資する企業であり、海運会社など他の産業から出資が行われていない。また、世界の主要コンテナ港における「グローバルターミナルオペレーター」と比較した場合、資本規模があまりにも小さく、担当するターミナルだけでも港湾施設への新規投資もままならないと指摘している。

これらは港運事業者間の共同出資（出資額も同一）形態をとっていることから意思決定の一元的・一体的な経営がなされておらず、料金設定権など経営の自主権すら持たないといわれ、諸外国における「グローバルターミナルオペレーター」と根本的に経営の実態、その戦略性はまったく異なり、名称が似ているにすぎない。

また、一般のコンテナターミナルでは今でも「伝統的な『船社 - 港運元受 - 港運下請』の結びつきが存在し」、ヤード間の港湾荷役機械の運用や港湾労働者の作業協力が進まないなど、

41 国土交通省国際コンテナ戦略港湾検討委員会、前掲資料。

42 国土交通省国際コンテナ戦略港湾検討委員会によれば、スーパー中樞港湾政策で設置されたターミナルを運営する民間事業者である「メガターミナルオペレーター」への長期貸付制度、つまり「公設民営」形態の活用は名古屋飛鳥南地区および四日市港のみで、同政策では広く実現しているとはいいがたい。その背景について、前掲資料では言及していないが全国統一的な政策が実施されたものではないことを示している。

ある種の「縄張り」が現在でも存在することが指摘されている。

こうしたことから、効率的かつ一体的なターミナル運営のために港運事業者のみならず、海運会社など幅広い分野からの出資を促進することが必要と指摘している。これは、国際コンテナ戦略港湾政策では「港湾経営主体」のターミナルオペレーターへの関与、コンテナターミナル全体を一元的に運営する「港湾運営会社」の設立へと引き継がれている。

この港湾運営会社は「港湾内外の荷主、港湾、海事、物流関係等の民間企業」が出資参加、株式会社形態により、港湾の民営化を実現し、幅広い民間の視点による経営を実現するという。これが、国際コンテナ戦略港湾政策の重要なポイントとなっている。

(3) コンテナ船大型化への対応

スーパー中枢港湾政策では、水深 16m、岸壁延長 1,000 mの整備を京浜、伊勢湾（名古屋）、阪神の3港湾で整備されてきたが、今後さらなるコンテナ船の大型化、欧州航路での12,000TEU 超級のコンテナ船が就航する予定であり、それへのハード面、物理面での対応として水深 18m 以上の大水深岸壁の整備の必要性が指摘されている。

そのため、スーパー中枢港湾政策時よりも一層の「選択と集中」を進め、これに対応しうるターミナル運営が選定基準にすることを打ち出した。

(4) 陸海空の国内フィーダー・ネットワークの育成と支援

より大型化するコンテナ船の寄港を誘致するため、釜山港などに流れていたフィーダー貨物の獲得はもとより、国内貨物の集荷によるコンテナ取扱量の絶対数の増加が至上命題であることはいうまでもない。そのため、内航海運における規制緩和、内航海運業界で行っている船腹調整事業⁴³のフィーダー船適用除外、鉄道では国際海上コンテナ輸送のための架線架け替えのための支援や旅客鉄道会社との調整、トラック輸送では一般道路ネットワークの整備の必要性を指摘している。

(5) 情報化

貿易に伴う税関、出入国管理、検疫等の政府への諸手続、港湾関連・民間企業間の諸手続の電子化は、船の出入港やコンテナ貨物の搬出入作業の合理化や荷主企業のサプライチェーンマネジメントの合理化に不可欠なものであり、在庫費用等の削減を目的としたリードタイム短縮化にも不可欠となっている。

43 船腹調整事業とは、市場における船腹需給の適正化を図るため、船舶の建造に際し一定の比率（引当比率）の既存船の解撤を求めるといったスクラップ・アンド・ビルド方式による船舶建造方式のこと。日本内航海運組合総連合会により昭和41年から実施されてきた（国土交通省ホームページより）。これは業界内での企業間競争の抑制を目的としたものだが、既存船の解撤のための引当金負担により新たに市場に参入する事業者のコスト増につながる。このため、国内フィーダー・コンテナ船を適用除外にしようというもの。

しかし、現在の日本の港湾ではこうした諸手続の電子化は、先に述べたシンガポール港のような完全な「シングルウィンドウ化」には至っていない⁴⁴。個々のシステムは完結しているものの、省庁間の電子的な結合には至っていない。

日本とシンガポールの港湾システムの整備状況の比較

		日 本	シンガポール
港湾関連手続・関連情報確認		港湾 EDI	Port Net
通関手続	税関手続	Sea-Nacccs	Trade Net
	他法令手続	FAINS (食品衛生管理) ANIPAS (動物検疫) PQ-Network (植物検疫) JETRAS (貿易管理)	

出所：NTT データ経営研究所（原資料：JETRO「対日アクセス実態調査報告書」）

また、国際コンテナ戦略港湾検討委員会報告でも、コンテナ輸出入手続の電子化については「NACCSにおいてサービス提供すべく現在検討中」と指摘しているにすぎない。

その他、京浜（東京港、川崎港、横浜港）および阪神（大阪港、神戸港）は、将来のポートオーソリティーの設立を視野に入れながら、広域連携の必要性を指摘している。これは、「港湾機能の合理的かつ適正な配置、役割分担の明確化による貨物の集中や大型船舶対応岸壁などへの投資の重点化を同一港内ばかりではなく湾内に拡大して実施する」必要性を強調し、単なる港間の連携を超えた「同一湾内における港湾経営の一体化」が重要と指摘している⁴⁵。

44 日本経団連は港湾物流分野への要望として「高品質サービスの提供」の1番目にCIQ（税関、出入国管理、検疫）権限の委譲による手続きの迅速化（シングルウィンドウ化・電子化の促進、提出書類の共通化、受付時間の24時間化）を提案している。これはまさにサプライチェーンマネジメントの合理化のためである。日本経団連運輸・流通委員会物流部会「広域ポートオーソリティーに関する提案」2010年9月21日より。

45 国土交通省国際コンテナ戦略港湾検討委員会、前掲資料。

第4章 「国際コンテナ戦略港湾」は、本当に実現するのか？

スーパー中核港湾政策で達成できなかった1990年代以降の流出した国際フィーダー貨物の奪還、日本の主要港湾の国際競争力強化のための施策が「国際コンテナ戦略港湾」の諸施策となっていることはいうまでもない。

しかし、これらは本当に達成、実現できるのであろうか。また、言い過ぎかもしれないが、これら施策は日本での改革ではあるものの、アジアの主要港湾、ハブ港湾ではすでに実現しているものであり、「後追い」的な諸施策にすぎないことも事実のように思われる⁴⁶。それでは、日本が国際コンテナ戦略港湾政策の目標を達成した時点で、すでに時代遅れになりかねない。

あるいは、そうでないかもしれないが、論理的に「国際コンテナ戦略港湾政策」は現時点での国際物流の潮流に沿う内容かもしれないが、現実面では乗り越えなければならない国内の事情なども存在する。または、日本の港湾政策が「後追い」的な対応しかできなかった理由が存在する。それらも含めて、本当に克服可能なのか、短時日のうちに「効率化された港湾」が実現できるのであろうか。悲観的かもしれないが、いくつかの施策が長年実現できなかったものが短時日でできるとは思われない。

そこで、主要な諸施策について、日本特有の事情を踏まえて考察する。

4 - 日本の国際収支における構造的な変化への対応の欠如

港湾、空港など物流拠点の効率化への政策目的は、今後の日本における通商・貿易政策の方向性と同一でなければならない。ところで、日本の国際収支における所得収支と貿易収支を比較すると、2005年から所得収支の黒字が貿易収支の黒字を上回り続けている（2005年、所得収支は約1兆1382億円の黒字、貿易収支は7693億円の黒字、財務省データ）。所得収支とは、外国から得た利子・配当や賃金などと、外国へ支払った分との差額で、日本企業が海外に設立した現地法人からの配当、投資家が保有する株式や債券からの利子収入があたる。貿易収支はいうまでもなく輸出と輸入の差額である。日本が「貿易立国」と呼ばれたのはこの貿易収支の黒字が経常収支の黒字を支えてきたからに他ならない。しかし、2005年以降、所得収支の黒字が貿易収支のそれを上回り続けている事実は何を意味しているのだろうか。

日本は戦後原材料などを輸入して製品として海外に輸出する「加工貿易」で復興、高度成長を遂げてきた。その後、為替の変動相場制移行、円高への対応、つまり安価な労働力を活用す

46 このことと同じように、日本経団連が北東アジア地域の国際物流に関する調査団を派遣した際に、韓国側から「韓国は、物流政策においては既に日本を競争相手とは見ていない」と指摘されている。日本経団連の報告によれば、韓国・釜山港では上海港をはじめとする中国の港湾の成長に警戒心をもっているとのこと。日本経団連「日本経団連、北東アジア国際物流調査団を派遣 - 韓国、中国の現状など視察」『日本経団連タイムス』2872号、2007年8月より。

るためにアジア諸国への原材料、部品を供給し、アジア諸国で組み立てなどの製品を生産し、欧米諸国などへ輸出してきた。こうした時代はまさに貿易黒字が日本の国際収支の黒字を支えてきたのである。しかし、2000年代以降、中国をはじめとする新興国が生産拠点として重要性を増すとともに、「消費市場」として拡大する中、市場に近接する場所への進出（現地法人の設立など）を進め、中国を含めたアジア諸国への製品販売が急速に増加している⁴⁷。国際収支における海外現地法人からの利子、配当収入が黒字を支えつつあるという日本の通商の構造的な変化が生じつつある。それは、輸出指向型の製造業のみならず、飲食料品や日用品など、国内需要型の企業も現地法人化に乗り出しているという。

これらは、日本の港湾などにおける国際物流拠点の「非効率」によって引き起こされているのではなく、グローバル経済の結果に他ならない。そうしたアジア諸国、中国と東南アジア諸国との間での張り巡らされた国際海上コンテナ航路などのネットワークが物流を支えていることはいうまでもない。そして、生産活動に最適な場所から部品を供給し、製品に組み立て、加工に最適な拠点にそれらを集約し、製品が市場に供給される構造になりつつある。そのように、考えるならば日本はいわゆるコモディティー化した汎用品の供給地ではなく、高付加価値化した製品、部品の供給地となることが想定できる。

日本の港湾をはじめとする国際物流拠点がどのような構造であるべきかについて、日本の通商貿易政策との一貫性、長期的な成長戦略にもとづいて考えることが重要であることはいうまでもない。フィーダー貨物の獲得、コンテナ取扱量の増加など数量面での評価ではこうした長期的な視点が欠如しているといわざるを得ない。

4 - 港湾の「公有民営化」

国際コンテナ戦略港湾政策の個別施策の中で、重要な施策の一つとして港湾ターミナルの一体的な運営が指摘されている。そして、前述のように、「メガターミナルオペレーター」のみならず、埠頭公社への民間資本を導入する方向で検討が進められ、今年の通常国会でそのための港湾法の改正まで予定されている。しかし、関係者の証言によれば、「広範な議論がないまま来年の法改正が予定されているという拙速さに、関係者は懸念を抱きながら推移を見つめている」という⁴⁸。

先に見たように、民間資本導入で期待されていると思われる海運業界団体である日本船主協会の村上港湾物流専門委員会委員長は以下のように語っている。「現在、港湾管理者である地方自治体が行っている港湾管理・運営事業はいわばそれぞれの港湾エリアにおける独占事業であり、トランシップ貨物の集積あるいは特殊な場合を除き、原則として競争原理は働いていな

47 「企業、中国内需で稼ぐ - 所得収支、5年で倍・現地法人からの利益を還流」日本経済新聞、2011年1月5日付。

48 「港湾管理・運営主体の「民営化」問題 - 公正・公平担保のルール不可欠」日本海事新聞、2010年12月22日付。

い。ただ逆に、港湾というきわめて重要な社会インフラの管理・運営主体がパブリックであるがゆえに、現在までユーザーにとって公平・公正に運営されてきたとも理解している」⁴⁹。

そして、国が打ち出した港湾管理・運営の「民営化」についての基本的な考え方について問われると、以下のように回答している⁵⁰。

「国際コンテナ戦略港湾を中心に港湾管理・運営の民営化が現在推し進められているのは承知しており、日本港湾の競争力強化に資する施策として期待する面ももちろんある。ただ、いまの埠頭公社・会社を新しい『港湾経営会社』と位置付け、『民の視点』の導入という趣旨のもと、資本金の50%を超える民間資本の導入も検討されているやに聞き及んでおり、やや唐突の感を拭い去れない」。

「一般に公設民営方式に基づく港湾運営の『民営化』という場合、『民』の領域とは長期運営権を取得したターミナルオペレーターが岸壁、ヤードなどの基本施設を借り受け、運営する部分が相当する。そして、基本施設を供給する側の主体は基本的に官、または純然たる公営企業体であり、この部分への民間資本の導入は世界に類を見ない形態である」。

この回答は、シンガポールの事例でも見たように、港湾運営において「官」と「民」の役割分担を明確にしており、過去にもあった「上下分離」が世界的に見た一般的な形態であると指摘しているものである。港湾の私有化、民営化の世界的な先鞭となったイギリスでも同様である。

港湾運営の効率化のための民のノウハウ、資本導入というだけしか指摘されない中で、世界に類を見ない形態を拙速な議論で導入するのでは政策目標の達成は実現はおぼつかない。

4 - 都市計画の一部としての港湾計画の必要性

また、港湾計画は都市計画の一部として位置付けられる側面も有している。そのため、イギリスの港湾民営化では不動産開発事業を中心に港湾会社の同事業への進出が盛んになったという指摘もある。日本の埠頭公社民営化が唯一行われた東京都では、埠頭運営会社を「臨海ホールディングス」という持ち株会社の傘下に置いたのは港湾と後背地・都市の一体的な開発を目指したものとされている⁵¹。

しかし、国際コンテナ戦略港湾政策、スーパー中枢港湾政策の評価ではこうした視点が欠如しており、首都圏、阪神圏の都市計画上の考慮は触れられていない。

49 同上記事。

50 同上記事。

51 寺田一薫、前掲論文、62頁。

4 - 港湾における財務データ等の情報開示の欠如

民営化の範囲が不明確であるという問題とともに、資本の導入、民営化に不可欠な財務データ自体、日本の港湾管理者から開示されていないという問題が存在する。日本の港湾法では、個々の港湾ごとに経費を料金収入で補うことを要求しているが、公営企業会計を採用するかどうかは各港湾管理者・自治体の任意になっており、神戸港など一部の港湾を除いて、日本のほとんどの港湾が官庁会計方式を採用している。

官庁会計では赤字が生じた場合、欠損の自治体補填が行われていることから港湾運営における料金収入を増加させようとするインセンティブが働かないことが指摘されている。また、官庁会計では施設等の減価償却を行っておらず料金水準そのものが適正かどうか判断できないという問題が指摘されている⁵²。

このことは、同時に日本の港湾の非効率さが客観的にどの程度低いのかという根本的な問題すら不明確にしている。社会資本である港湾の市民に対するアカウントビリティが発揮されていないという問題はもとより、どの程度非効率なのか、非効率の原因は何なのかの情報すら開示されていない中で、民間資本の導入、民間企業からの広範な投資促進ということが現実的なのかどうか、まったく不透明というしかない。

4 - 大規模・高規格コンテナバースの整備と財政支援

本稿で見てきたように、戦後続いてきた日本の港湾政策は世界経済の変化、とくに90年代以降の経済のグローバル化に直面する中で、迅速に対応できないという問題を顕在化させてきた。不完全な地方分権システムが問題をより深刻にさせたという指摘、経営者意識のない港湾運営という指摘、「縄張り意識」や昔からの慣行に固執する関係者の意識の存在を問題視する指摘など、複合的な要因が日本の港湾を非効率なものにしてきたのかもしれない。

そうであるならば、今回の港湾政策は大胆な転換がなされなければならないが、そうした形跡は見当たらないように思われる。

財源問題を含む港湾システムの弊害は、国際コンテナ戦略港湾に選定された京浜港（東京港、川崎港、横浜港）から公表された「京浜港共同ビジョン」でも取り上げられている。

その概要は以下のとおりである⁵³。

52 港湾に関する財務データの不開示の問題は、寺田一薫、前掲論文、63頁のほか、数多くの論文で指摘されている。例えば、斉藤純・山根隆行・樋口嘉章・高橋宏直「港湾の効率的な経営に関する研究」『国総研資料』国土交通省国土技術総合研究所、452号など。後者の論文は、日本と外国の港湾の効率性について比較した研究だが、日本の財務データが他国と比較して少ないことを指摘している。

53 「京浜港共同ビジョン」東京港・川崎港・横浜港、2010年2月。

国から義務付けられた港湾整備計画により、各港湾の状況や自ら（自治体）の意思で柔軟な計画策定が難しい状況にある、港湾施設整備は、全国港湾整備費の中の配分により決定されるため、海運会社をはじめとする利用者からの要望や貨物の動向を踏まえた整備ニーズにオンタイムに対応することが難しい状況にある、巨額の整備費の回収も必要とされる厳しい財政状況のなかで、創意工夫ある港湾運営は不可能な状況にある、「施設整備に重点を置く時代」から「港湾経営の時代」への変化に対応できていない。

そうであるならば、国際コンテナ戦略港湾の選定や政策変更、港湾法改正の過程において、水深 18m の大規模コンテナ岸壁の整備において、国は主要な経済政策として位置付けるならば、それに必要な予算措置、政策の方針と制度変更などの明確化を早い段階で打ち出す必要があったのではないかと思われる。

しかし、そうした対応を国は行ったという形跡は見当たらない。例えば、国土交通省が国際コンテナ戦略港湾政策を展開する上で必要な港湾法改正案、予算措置について、港湾管理者の「主幹課長」に説明する会議を、2011年1月17日に開催しているが、明確な説明がなされず、国際コンテナ戦略港湾のハブ機能強化に国費 316 億円（2011年度予算案）が計上されたなどしか説明されていないという⁵⁴。1月の国会提出を目指しているという港湾法改正案は同政策の基盤となるものだが、「創意工夫ある」港湾運営の民間からのノウハウ導入のための民営化など、港湾法改正案の具体的な内容については「検討の途中」（港湾民営化 PT）とし、現段階でも明確に示していない。

予算措置については港湾管理者側から全額国庫負担とするよう要望が出されているといわれ、一方今まで見てきたように陸海空の国内フィーダー輸送の充実・活発化への改革に必要な国土交通省内、大胆な予算改編と確保や情報化システムに象徴されるような他省庁との調整、港湾に関わる利害関係のある民間事業者の理解の確保などを得なければ、大胆な港湾政策の転換などはおぼつかないといわざるを得ない。

54 「改正港湾法など説明 - 港湾管理者主幹課長会議」日本海事新聞、11年1月18日付。

(表-6) DP World、PSA、HPH が管理運営するコンテナターミナル

地域	国	DP World(P&O Ports)	DP World	PSA	HPH
東アジア	Russia	Vostocyny			
	China	Qingdao	Tianjin *	Dalian	Hong Kong
		Shekou	Yantai *	Tianjin	Shanghai
			Hong Kong *	Fuzhou	Yantian
			Guangzou	Xiamen	
			Hong Kong	Zhuhai	
				Ningbo	
				Shantou	
	Korea		Pusan Newport	Pusan	Pusan
				Inchon	Gwangyang
	Japan			Kitakyushu	
東南アジア	Philippines	Manila			
	Thailand	Laem Chabang		Laem Chabang	Laem Chabang
	Brunei			Muara	
	Singapore			Singapore	
	Indonesia	Surabaya			Tanjung Priok
	Malaysia				Port Klang
	Myanmar				Thilawa
西アジア	India	Chennai	Visakhapatnam	Tuticorin	
		Nhava Sheva	Cochin		
	Mundra				
	Port Qasim				
	Pakistan				Karachi
	Sri Lanka	Colombo			
中東	UAE		Jebel Ali		
			Port Rasid		
	Saudi Arabia		Jeddah		Damman
オセアニア	Australia	Brisbane	Adelaide *		
		Sydney			
		Melbourne			
		Fremantle			
欧州	Netherlands			Rotterdam	Rotterdam
	Belgium	Antwerp		Antwerp	
				Zeebrugge	
	France	Le Havre			
		Fos			
		Marseille			
	Italy			Genoa	
			Venice		
Portugal			Sines		
UK	Tilbury				Felixstowe
	Southampton				Thamesport
					Harwick
	Rumania		Constantza		
アフリカ	Djibouti		Djibouti		
	Mozambique	Maputo			
	Tanzania				Dar es Salaam
北米	USA	New York/New Jersey			
		Philadelphia			
Baltimore					
Miami					
New Orleans					
Canada	Vancouver				
中南米	Dominica Rep		Puerto Caucedo *		
	Venezuela		Puerto Cabello *		
	Bahamas				Free Port
	Panama				Cristobal
	Mexico				Ensenada
					Veracruz
					Manzanillo
				Lazano Sardenas	
	Argentina	Buenos Aires			Buenos Aires

データ：営業調査室データを基に著者作成

注：DP Worldの欄の*は旧CSX World Terminalsのターミナルがある港湾。

P&Oはこの他に、バルクやRO/ROのターミナルを数多く管理運営している。

第5章 国際コンテナ戦略港湾政策策定の経緯

5 - 国際コンテナ戦略港湾政策の背景

今回の国際コンテナ戦略港湾構想を考察するにあたり、本章ではまずその構想がどのような政策的背景を持つものかを確認することから始めたい。本報告書の次章以降ではこの政策が経済的に有効性を持ちえるのかを検討するが、本章では政策としての正当性の検証を行うわけである。本政策の正統性をたどると二つのルーツがあることがわかる。ひとつは民主党政権の打ち出した新成長戦略であり、もう一つは従来からの国土交通省における港湾政策の流れの延長にある「スーパー中枢港湾政策」である。

民主党政権は今後10年の経済運営の指針となる「新成長戦略」基本方針を2009年12月30日閣議決定し、2010年6月18日に完成文を閣議決定した。

国土交通省港湾局の策定した「国際コンテナ戦略港湾の選定について」という書類の「位置づけ」「新成長戦略(2010年6月18日閣議決定)の実現」と書かれており、「新成長戦略」はこの構想の位置づけの冒頭に挙げられている。次節ではたして「新成長戦略」の実現にこの港湾政策が必要なものかどうかを検討する。

同じ国土交通省港湾局「国際コンテナ戦略港湾の選定について」という書類の「実現の方策」「スーパー中枢港湾のさらなる『選択』による国内貨物の『集中』」がある。この港湾政策がスーパー中枢港湾政策の延長であることがここでわかるのである。

5 - 2010年6月閣議決定の「新成長戦略」での港湾政策

2010年6月閣議決定の「新成長戦略」は工程表・付表を含めて全85ページ(前年12月策定の「新成長戦略基本方針」は全29ページ)で構成されている。その22ページ目(前年12月策定の「新成長戦略基本方針」では13ページ目)フロンティアの開拓による成長(3)アジア経済戦略:「架け橋国家」として成長する国・日本(アジア市場一体化のための国内改革、日本と世界とのヒト・モノ・カネの流れ倍増)という項目で以下のように述べられている。

「具体的には、羽田の24時間国際拠点空港化やオープン・スカイ構想の推進、ポスト・パナマックス船対応の国際コンテナ・バルク戦略港湾の整備等により、外国人観光客やビジネスマン等のヒトの流れやものの流れを作り出す。」

新成長戦略の本文54ページ(基本方針では29ページ)の中のわずか1行の文言である。

今回の民主党の成長戦略の柱は、コンクリートからヒトへという言葉に象徴されるように、従来の土木建設によるものではなく、環境関連市場や医療介護・健康関連サービス、観光地域活性化戦略により雇用を生み出そうというところにある。「新成長戦略」によると、この戦略

の実施により期待される市場規模と雇用人数は以下のようなものである。

環境関連市場：新規市場規模 50 兆円超、新規雇用 140 万人

医療介護・健康関連サービス市場：新規市場規模 103 兆円超、新規雇用 281 万人

観光地域活性化戦略：訪日外国人 3000 万人に経済波及効果 10 兆円、新規雇用 56 万人

アジア経済戦略のとくに「モノの流れ倍増」からは、経済効果や新規雇用は計算されていないのである。このような事業に京浜港だけで平成 27 年度までに 2400 億円の予算が費やされるというのである（「京浜港国際コンテナ戦略港湾目論見書」）。平成 23 年度予算では 1114 億円が組まれている（平成 23 年度予算決定概要 平成 22 年 12 月、国土交通省）。

5 - スーパー中枢港湾政策から国際コンテナ戦略港湾政策へ

国土交通省では前原国土交通大臣（当時）により国土交通省成長戦略会議（第一回平成 21 年 10 月 26 日）が開催される。この会議の下に国際コンテナ戦略港湾検討委員会が設置される。同委員会は平成 21 年 12 月 15 日に第 1 回委員会が開催されている。この委員会では、これまで実施されてきたスーパー中枢港湾政策の総括を行い、さらなる選択と集中により国際競争力を高めるための検討を行っている。すでに 2004 年（平成 16 年）から政府主導で「スーパー中枢港湾政策」が実施されてきたが、国際競争力の回復のために、さらに選択と集中を企図したのである。2009 年 12 月 15 日に国際コンテナ戦略港湾検討委員会がスーパー中枢港湾政策の総括を行い、さらなる集中と選択の任に当たることになった。（注 選定の経緯とその評価については林田拓人、加藤博「港湾の選択と集中」国土交通 topics No.8（2010 年 10 月）を参照されたい）

この委員会ではわが国の国際競争力を高めるためには スーパー中枢港湾のさらなる選択と国内貨物の集中が必要であり、公設民営化の推進やターミナルの一体運営の推進等によるターミナルコストの低減、フィーダー網の強化による広域からの貨物集約の推進、国際コンテナ戦略港湾にかかる物流トータルコストの低減、ゲートオープン時間拡大による 24 時間化推進、コンテナ船大型化の進展に対応した - 18 メートル岸壁、港湾経営主体の設立；民の視点による戦略的港湾経営の実現、そのほかポートセールス、地方の港湾、海外港湾との提携が必要であると総括し、それらを国際コンテナ戦略港湾に求めている。

その結果、2010 年 5 月に国土交通省成長戦略が策定され、国際コンテナ戦略委員会は平成 22 年 2 月 12 日に「国際コンテナ戦略港湾の選定を検討する港湾の募集」を行うのである。4

月2日、5月中の計2回のプレゼンテーションが行われ、8月6日「国際コンテナ戦略港湾」として京浜港および阪神港が決定されたのである。

5 - 2010年2月10日東京都・川崎市・横浜市「京浜港共同ビジョン」

この成長戦略に基づき形で策定されたのが、公募の2日前に公表された平成22年(2010年)2月10日東京都・川崎市・横浜市「京浜港共同ビジョン」である。「本ビジョンを基に総力を挙げて『国際戦略港湾』の選定を勝ち取」(注 2010年2月10日東京都・川崎市・横浜市「京浜港共同ビジョン」序)ることが企画された。その結果、阪神港とともに京浜港が「国際コンテナ戦略港湾」に選定されたのである。

このように今回川崎市が参加する国際コンテナ戦略港湾プロジェクトは、民主党政権の打ち出した新成長戦略と従来からの国土交通省における港湾政策の流れの延長にある「スーパー中枢港湾政策」に政策の起源をたどることができる。民主党のうちだした新成長戦略は、従来の公共事業土木建設による景気を支えるような戦後の自由民主党政権もとの成長戦略とは一味違う、環境関連市場や医療介護・健康関連サービス、観光地域活性化戦略により雇用を生み出そうという政策であり、この部分に国民は期待を寄せていたのである。しかし、新成長戦略を読むとそこでは「国際コンテナ戦略港湾政策」は重要な位置を占めていない、いわば「おまけ」であることがわかる。この政策の実質内容は従来からの国土交通省の戦略の延長、すなわち「スーパー中枢港湾」政策が総括されて「選択と集中により」発展されたものであることがわかるのである。

しかも、従来の「スーパー中枢港湾政策」の結果と問題点が総括として理解されているものの、改良の上さらに推し進めて「ハブ港湾」になれるという前提で「国際コンテナ戦略港湾」戦略は練られているとしか思えない。従来の政策の中止あるいは政策展開による将来性や経済効果という視点が欠落しているのである。次章以降で検討するが、アジアの他、港湾運営に当たるメガ・ターミナルオペレーターが今後さらに発展していくわけで、それらとの競争に勝てるのかという視点が非常に甘い。また、アジアのハブ港湾を他国に依存したときのメリット・デメリット、そのような状況のもとでの経済効果、わが国港湾の最適な対応についての考慮がまったく見えない。



海から見た東扇島東公園

第6章 KCTの失敗に学ぶもの

6 - 川崎港コンテナターミナルの概要

以上の経緯で国際コンテナ戦略港湾の募集が行われたが、これに応募したのは京浜港、阪神港、伊勢湾、北部九州港の4地域であった。このうち京浜港は東京港、川崎港、横浜港の共同による応募である。川崎港ではすでに過去においてハブ港を目指した第3セクター方式によるコンテナターミナルの経営で失敗した経緯がある。この失敗の教訓は生かされているのだろうか。本章では川崎港コンテナターミナル株式会社（以下 KCT と略称）の事業の経緯を確認したい。（注 詳しくは、小出修三、山口不二夫他『川崎港東扇島 コンテナターミナル・ファズ物流センター問題 その破綻の軌跡と解決策』政治経済研究所、2001年8月を参照されたい）

平成6年に第3セクター方式で KCT 川崎港コンテナターミナル株式会社が設立された。資本金は6億円、50.8%の株式は川崎市が所有していた。岸壁に関しては平成11年度までに355億円が自治体・政府によって支出されていた。このうち265億円は川崎市の支出である。KCTの投資は主に管理施設とガントリークレーンに対するもので、横浜銀行に27億円、第一勧業銀行に13.5億円、川崎信用金庫に13.5億円の融資を受けていた。経営者には会長として川崎市長、役員監査役に川崎市の助役、港湾局長、収入役などが就任していた。

このコンテナターミナルは岸壁長350m、水深14 - 15mと当時世界最大級のコンテナ船が入港可能な岸壁とガントリークレーンを敷設していたが、膨大な赤字を垂れ流して、損失が累積した。岸壁規模とクレーンは世界最大級であったが、以下に指摘するようにその施設の運営や付随設備がハブ港として機能することを可能としていないという設計時点から矛盾を抱えていたのである

この失敗は以下1の点と2以下のハブ港湾としての必要条件を満たしていなかったことに起因する。

- 1 コンテナ輸送におけるハブアンドスポークシステムの無理解による無謀な計画
- 2 コンテナの積み下ろしのための広大なバックヤードと中小型船への積み替え施設さらに現代物流に不可欠な物流情報管理システムが必要であること。
- 3 低廉な港湾利用料の設定と荷役サービスの提供（24時間対応可能で低廉な荷役労働者の必要を意味する）が必要であること。
- 4 スポーク（枝線）としての中小港湾との連携の必要性

またハブ港は消費あるいは生産地の近くであることが有利であるが、この数年アジアの生産消費地は日本から離れつつある。現在では日本の地理的優位性の低下も指摘されよう。

6 - KCT の損益状況

平成7年(1995年)3月、平成8年(96年)3月期はKCTの営業開始前であった。したがって、売上高は代理店収入のみで、本業からは基本的には計上されていない。すでに、従業員は採用されているが、ほとんどは企業からの出向者であり、収入のないこの時点では、企業から給与が支給されていたか、開業費として繰延資産に計上(4億円あまり)されていたと推測される。したがってこの時期は、収入もないが、費用もほとんどなく損失も経常損失平成6年度(95年3月期)87万円、平成7年度(96年3月期)1.4百万円と軽微である。

資産をみると、すでに32億円の有形固定資産が計上されている。この後は固定資産は減価償却によって每期減少はしても、増加しない。この初期投資でその後の経営が行なわれるのである。この時点では現金預金が10億円弱あるが、その後、経営の悪化により減少の一途を辿ることになる。

平成7年3月期は収入はないので、持ち出しのみとなり、マイナスの剰余金、1,600万円の未処理損失が計上される。ただし、営業開始前でありその後の金額から見ると、軽微な損失だったのである。

KCTは平成8年度(97年3月期)から平成10年度(99年3月期)まで売上は増加する。コンテナの取扱量が急増したからである。議会の答弁のなかでコンテナ取扱量の伸びに注目し「順調」と主張するが、最初が低すぎるのでその後の伸びが大きくとも、好調の証とはいえないのである。

コンテナ取扱量の増加により、現場の利益である売上総利益は好転するが、それでも黒字にはならない。97年3月期は15億円の最終損失を計上し、すでにこの期にマイナス9億円の資本、すなわち-9億円の債務超過に陥る。98年3月期は12億円の最終損失、99年3月期は8億円の最終損失を計上する。従業員の削減など管理部門の費用について、合理化を進め減少が図られるが、それでも年間3億円程は計上せざるを得ない。また市の施設使用料1.6億円の減免も受ける。それでも2000年3月期で、5億円の経常損失を計上する。さらに借入金の利息の支払いを入れると8億円の最終損失となるのである。

負債資本面では負債が67億円水準で安定した。毎期の損失をうけ、未処理損失が急速に増加し44億円に達するのである。

このようにして売上総利益、すなわち現場段階で損失が出てしまい、管理コストを全くまかなうことができない事業、であることがあきらかになった。この原因はコンテナ取扱量の不足にある。ところが一方でポートセールス活動は活発に行なわれている。このコンテナターミナルをハブ港と位置付けるのは、到底無理なだけでなく中小規模港湾として採算をとることも不可能であったのである。

KCT は平成 11 年度（2000 年 3 月）、平成 12 年度（01 年 3 月）と 2 年続けて、前期の売上げを下回った。そのうえに平成 12 年度はコンテナ取扱量が大幅に減少した。このコンテナ取扱量の減少は非常に大きな問題である。というのはコンテナ取扱量の減少はこの KCT の限界を示したことであり、今後の発展収益改善の見込みを完全に否定するものだからである。2000 年 3 月期には 8 億円の最終損失、01 年 3 月期には 5 億円の最終損失を計上する。

もちろん諸経費の節約により、平成 12 年度（01 年 3 月期）はこれまでで一番、よい決算である。それでも売上高総利益で 2 千万円の赤字。従業員数の減少により販売費評価一般管理費も節減されたが、営業利益は 3 億円の赤字。利子負担を加えると 5 億円の経常損失を計上し、繰越損失は 49 億 6 千万円に達した。この期の資産額は 24 億円、負債は 67.5 億円、資本は - 43.5 億円であり大幅な債務超過に陥っていたのである。

平成 13 年度（2002 年 3 月期）決算では貨物の取扱量が 39,377teu と前年比で 12.5% 減少した。この取扱量の減少をうけて売上高も前年比 9.8% 減少した。

平成 13 年度損益計算書によると、原価、販売費、一般管理費の節減が進められ、営業損失は前年の 3.0 億円から 2.4 億円に減少したが、利息を考慮しない営業利益段階で、赤字であることは事業として存続が難しいことを物語っている。

営業外損益の項目では、支払利息が 4,800 万円と大幅に減少している。54 億円の借入金に比して少なすぎ、金融機関からの金利の減免を受けていると推定される。その結果、最終当期損失 3 億 3,200 万円を計上する。

この当期損失を受けて、累積損失（未処理損失）は前年の 49.6 億円から 52.9 億円に拡大するのである。この結果、債務超過額は 46.8 億円に増加した。債権者の持分（負債合計）は 66.9 億円であるが、現状では貸借対照表上、20 億円の資産しかない。株主が全額権利を放棄したとしても、債権者は 66.9 億円の債権に対して 20 億円の資産しか残されていないのである。

このようななかで平成 10 年 6 月、第一次監査請求が実施される。さらに平成 12 年 3 月には第二次監査請求が実施された。

その後、KCT は市の管理下に置かれている、そこでも以下のように歳出超過となっているのである。

川崎港コンテナターミナル管理運営に係る収支（単位：万円）

	平成 17 年度	18 年度	19 年度	20 年度	21 年度
歳入	11,544	11,128	14,865	14,223	14,225
歳出	20,096	18,375	19,771	18,896	17,879
差引	- 8,552	- 7,247	- 4,905	- 4,673	- 3,654
歳入条件	コンテナターミナルにおける施設使用料 岸壁、入港料				
歳出条件	コンテナターミナルにおける施設維持管理費用				

出典：川崎市資料

上記の資料からわかるように、KCT は極力事業を縮小しているように見受けられる。事業を縮小したほうが赤字幅が減少すると判断したのであろう。

川崎港コンテナターミナル（以下、KCT と略称）は背後地にある、かわさきファズの物流インフラとして建設されたものである。その目的が主に製品輸入のみのコンテナ港であったのであれば、大水深コンテナバース建設の必要は乏しかった。実際、川崎港コンテナターミナルのコンテナ船の入港実績を見れば、欧米諸国との間の幹線航路に就航しているコンテナ船は入港せず、多くはアジア諸国との間の近海航路就航船であり、その船型に対してあまりにも過大な設備であることは明白である。このような投資を敢行した理由を探るならば、国からの補助を目的として国の港湾整備計画に従ったことにより、過大な公共投資を行うことが必要であったから、と思われる。

1991 年（平成 3 年）から始まったわが国の第 8 次港湾整備 5 カ年計画は、第 7 次港湾整備 5 カ年計画において支出が抑制されていた港湾整備事業を一転して拡大し、90 年 6 月に策定された日米構造協議最終報告にもとづき、91 年から 2000 年までの 10 年間に 430 兆円にも及ぶ国全体の公共投資基本計画が策定され、港湾整備事業は約 40% の大幅な増加を示した。同時に大型国際コンテナターミナル整備などにその支出の重点化の方向が打ち出された。そのため、国からの港湾整備に関わる補助を受けるために、貨物需要とは無関係に大型国際コンテナターミナルを建設した。その結果、年間 4 万～5 万 TEU の貨物取扱量にもかかわらず、過大な大水深バースやガントリークレーンの設置が行われたのである。

6 - KCT の教訓を生かせるか

KCT は岸壁長 350m、水深 14 - 15m、当時世界最大級のコンテナ船が入港可能な施設を備えていた。しかし、規模・施設や運営形態を見ると、ハブ港として機能するための付随施設・機能を保有していないという設計時点から矛盾を抱えていたのである

このような設計が行われた理由は以下のようなものと考えられる。

- 1 物流構造の変化とハブアンドスポークシステムへの理解が乏しい
- 2 単に過大な公共投資をしたかっただけ
- 3 FAZ 施設の窓口の役割

ハブ港として機能するための付随施設・機能とは以下のようなものであった

- 1 コンテナの積み下ろしのための広大なバックヤードと中小型船への積み替え施設さらに現代物流に不可欠な物流情報管理システムの必要
- 2 低廉な港湾利用料の設定と荷役サービスの提供（24 時間対応可能で低廉な荷役労働者の必要を意味する）
- 3 スポーク（枝線）としての中小港湾との連携

これらを効率的に行うには効率的なターミナルオペレーター運営が必要である。ハブ化に成功した諸港では、メガターミナルオペレーター企業、あるいは公社・公共企業体のポートオーソリティが港湾管理を行っているのである。

このように、これから日本の港がハブ港湾の地位を獲得した場合、その港を有効に活用するためには、国際規格のコンテナを陸上輸送できる陸上運輸システムも必要となる。現状では国際規格のコンテナは JR 貨物ではかなり多くのトンネルを通過することができない。また、この国際規格のコンテナを輸送できる大型トラックが通行できる道路もまだまだ限られている。これらを改良するには数兆円水準の膨大な投資が必要である。効率的なメガターミナルオペレーター、ポートオーソリティの設立・改善、港湾・荷役コストの低廉化のための財政出動、スポークシステムの確立が必要である。

その結果もたらされるのは、コンテナという数量は多くとも利益の薄い物流と追加財政出動であり、すなわちお金をかけて、利の薄いものを運び、関連企業や利害関係者は貧しくなるということになりかねない。

このように考えると、もう一つの選択としてハブ港湾への投資は釜山や香港、シンガポールに任せ日本の企業はこれらの港を利用する。わが国の港湾・空港は付加価値の高い商品と人の流れを呼び込むような戦略をとる。そのような政策の転換のほうが限られた資源の有効活用となり、わが国の発展に資することができるのではないか。

終章 川崎港の将来：エコポート・エココースト

行政や産業界において、今後の日本の将来戦略を考える際に、将来どのような技術が使用可能となり、生活はどのように変化するかを明らかにしたものとして、デルファイ法による未来予測調査がある（注 科学技術研究所、未来工学研究所「デルファイ法による未来予測調査」2004年）。デルファイ調査報告書では2035年までの未来社会の予測を試みている。デルファイ法の未来予測はその報告書の中の産業基盤分野のなかでは、産業の牽引役となる芸術・文化・遊びに着目している。この報告書の中で、過去数十年間の産業の発展、雇用の伸張は、生活必需品の高文化・高付加価値化（より労働力をかけ、質を向上させ、高付加価値を多くつける）、共同体内のサービスの市場化（保育園、老人施設、外食・配食産業）、新産業分野の三種類であると述べている。この新産業として観光、IT、環境、遊びがあげられよう。本稿の主題である港湾も、憩いの場として捉えることも可能である。いわゆるレジャー港湾、あるいは環境を重視した言い方をすればエコポートである。港という形でなく渚を復活させることもあるのでエココーストと呼ぶのが適切な場合もある。環境重視型港湾、環境重視型海岸線ということである。

1 エコポート・環境重視型港湾とはどのようなものか

エコポートの目標は環境と共生する港湾ということである。そのためには以下のような姿勢が必要となる。

- (1) 将来世代への豊かな港湾環境の継承
- (2) 自然環境との共生
- (3) アメニティーの創出

その結果、以下のような港湾を作り出すことが可能となる。

1. 自然にとけ込み、生物にやさしい港

港湾開発に際し、良好な自然環境を保全するとともに、生物を含む自然環境への影響をできる限り軽減できる。

2. 良好な自然環境の積極的な創造

水質・底質の浄化など港湾環境の改善を図るとともに、緑地整備や海浜、干潟、浅場、磯場、藻場などの造成により生物の生息にも適した自然環境を積極的に創出できる。

3. アメニティーが高く、人々に潤いと安らぎを与える港

良好な港湾景観の形成や親水性を生かした港湾緑地の整備などにより、人々が親しみやすい快適な水辺の整備が推進できる。

4．環境に与える負荷が少なく、環境管理のゆきとどいた港

省エネ、省資源、リサイクルを推進するとともに、港湾環境の適切な管理を徹底

5．防災に役立つ港

大規模災害時には避難空間としても役立つ。

このようなエコポートには以下のような施設や場所が生み出される。人工海浜、マリーナ、海釣り施設、緑地、親水プロムナード、野鳥園、リビングフィルター、人工干潟、歴史的港湾施設、波力発電ケーソン、生物協調型防波堤、エアレーション

わが国で実施された具体的事例としては、釧路、尼崎地区、三河港、横浜港などが国土交通省によってエコポート・モデルに指定された。以下に、エコポート大阪について大阪市のホームページから概要を引用する。



多摩川河口干潟で地元小学生の環境学習

エコポート大阪 <http://www.city.osaka.lg.jp/port/page/0000002528.html>

本格的な海釣りが楽しめる「魚釣り園」、季節の野鳥たちが羽を休める「野鳥園」、マリンスポーツの基地「北港ヨットハーバー」...大阪港の海と親しみ自然を感じる場として、市民に親しまれているこれらの施設。大阪港は国土交通省港湾局が平成6年3月に策定した新たな港湾環境政策である「環境と共生する港湾<エコポート>をめざして」を受け、平成9年6月「エコポートモデル港」に指定されました。大阪市ではその事業として、大阪港西側水際ゾーンに位置する、舞洲と夢洲の連続した海岸線に、豊かな自然環境を回復するため「砂浜」や「磯場」「干潟」を造り、海辺の「緑化」を進めています。さらに「新島」においても、同様の考え方に立ち、環境との共生を目指して取り組むこととしています。

そこでは具体的には磯場、磯砂浜・干潟、蝶やトンボの生息できる緑地などが創出されたのである。

2 京浜港はエコポートとなりえるか

それでは現状の京浜港はどのような状況であろうか。まず、港湾の用途別使用状況によって現状を見てみよう。

図表 京浜港の用途（単位：Ha）

	商業区	工業港区	マリーナ港区	その他	合計
東京港	604	41	10	378	1,033
川崎港	362	1,669	0	22	2,053
横浜港	989	1,696	4	151	2,840
合計	1,955	3,406	14	551	5,926

出典：東京都・川崎市・横浜市「京浜港共同ビジョン」平成22年2月

一般的に言って、港湾の有する機能には次のようなものがある。

物流機能：コンテナ、非コンテナ貨物

エネルギー・生産機能：エネルギー基地、臨海部重化学工業生産拠点

都市機能：都市活動支援：清掃工場、下水処理施設、廃棄物処分場、卸売市場

：観光・レクリエーション：マリーナ、親水公園、魚釣り施設

：旅客輸送：旅客ターミナル、フェリー埠頭

環境機能：総合静脈物流拠点、海上公園、エココースト

防災機能：広域防災拠点、耐震岸壁

これらの機能の中で、他の京浜港と比べて川崎港では圧倒的に工業港区が多いことがわかる。

特に、川崎市は政令指定都市で港湾の背後に多くの人口を抱える。そこでは港湾の都市機能と環境機能が重視されてよいはずであるが、これまではこれらの機能が働いてこなかったのである。これは市の成立と拡大の歴史経緯の結果であるのである。

それでは具体的に京浜臨海部の観光環境機能を見てみたい。

東京・川崎・横浜臨海部の観光・環境機能

東京：臨海副都心

職住学遊の都市機能を目指す

990 の企業、46,000 人が働き、8,100 人の生活、4,760 万人 / 年の訪問者

夢の島マリーナ <http://www.yumenoshima-marina.jp/establishment/index.html>、

海浜公園（3 箇所） 魚釣り施設（2 箇所）

フェリー埠頭、晴海客船ターミナル

横浜：みなとみらい21

関内伊勢佐木町地区と横浜駅地区をむすんで一体化を図った

5,300 万人 / 年が訪れ、63,000 人が働く

横浜ベイサイドマリーナ <http://www.ybmarina.com/marina/index.html>、

海浜公園、魚釣り施設 3 箇所

大さん橋国際客船ターミナル

川崎

人工海浜（東扇島東公園） 魚釣り施設 2 箇所

京浜 3 港のなかで、川崎港は観光・レクリエーション機能が極めて貧弱である。東京、横浜市、多摩川、鶴見川にはさまれ、川崎市自身の人口も多いことを考えあわせると、川崎港に必要なのは観光・レクリエーション機能の強化である。すなわちエコポート、エココーストの方向である。エコポートは人を集わせ、人を創造的にし、創造的人材・NPO・企業が集うという付随効果ももたらすはずである。

これからの日本は知識集約型の産業に転換せざるを得ない。そのひとつの典型として本章では、デルファイ法による未来予測調査に示された「芸術・文化・遊びが産業の牽引力となる」という視点をしめした。つまり現代では文化が産業となり、また文化が産業の基盤となる時代なのである（注 詳しくは、スロスビー『文化経済学入門』日本経済新聞社、2002 年）。より快適な港湾は、人を集わせ、惹きつけ、人の快適な集いは創造に繋がる。そのような港湾の創造のほうが、川崎の価値を高めるものであると思量するのである。

表3 KCT 経営基本指標（単位：百万円）

	95.3 H6 年度	96.3 H7	%	97.3 H8	%	98.3 H9	%	99.3 H10	%	0.3 H11	%	1.3 H12	%
売上高	0.4	1	150.00%	479	47800.00%	674	40.71%	1274	89.02%	1138	-10.68%	897	-21.18%
経常利益	(0.9)	-14	1455.56%	-1505	10650.00%	-1313	-12.76%	-906	-31.00%	-836	-7.73%	-526	-37.08%
総資本	4145.0	4741	14.38%	4449	-6.16%	3985	-10.43%	3706	-7.00%	2940	-20.67%	2396	-18.50%
従業員数	9.0	36	300.00%	39	8.33%	32	-17.95%	29	-9.38%	24	-17.24%	22	-8.33%
コンテナ 取扱量予 測 (TEU)				40000		56000	40.00%	78400	40.00%	109760	40.00%	86400	-21.28%
取扱量実 績				16585		28090	69.37%	50647	80.30%	62238	22.89%	44522	-28.46%

出典：かわさきコンテナ・ターミナル株式会社「営業報告書」各期、本稿のKCTの表は同様の出典

表4 KCT 損益の推移（単位：百万円）

	95.3 H6	96.3 H7	%	97.3 H8	%	98.3 H9	%	99.3 H10	%	00.3 H11	%	01.3 H12	%
売上高	0.4	1	150.00%	479	47800.00%	674	40.71%	1,274	89.02%	1,138	-10.68%	897	-21.18%
売上原価	0.0	0		1,173		1,262	7.59%	1,542	22.19%	1,345	-12.78%	921	-31.52%
売上総利益	0.4	1	150.00%	-694	-69500.00%	-588	-15.27%	-268	-54.42%	-207	-22.76%	-24	-88.41%
販管費	0.7	1	85.71%	599	45976.92%	487	-18.70%	405	-16.84%	365	-9.88%	273	-25.21%
営業利益	(0.3)	0	-200.00%	-1,293	-431100.00%	-1,075	-16.86%	-673	-37.40%	-572	-15.01%	-297	-48.08%
営業外収益	11.6	9	-25.00%	7	-19.54%	14	100.00%	6	-57.14%	12	100.00%	4	-63.33%
営業外費用	12.3	23	83.74%	218	864.60%	252	15.60%	238	-5.56%	277	16.39%	234	-15.52%
経常利益	(0.9)	-14	1477.78%	-1,505	10498.59%	-1,313	-12.76%	-906	-31.00%	-836	-7.73%	-526	-37.08%
特別利益	0.0	0		0		344		95	-72.38%	27	-71.58%	5	-81.48%
特別損失	0.0	1		0	-100.00%	324		0	-100.00%	3		0	-100.00%
税引前 当期利益	(0.9)	-15	1544.44%	-1,505	10068.92%	-1,294	-14.02%	-811	-37.33%	-812	0.12%	-521	-35.84%
法人税等	0.4	0	-75.00%	0	200.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%
当期利益	(1.3)	-15	1046.15%	-1,505	10002.68%	-1,294	-14.02%	-811	-37.32%	-812	0.12%	-522	-35.74%
減価償却費	3.0	9	200.00%	230	2455.56%	242	5.22%	242	0.00%	249	2.89%	229	-9.03%
純金利負担	1.2	14	1066.67%	40	185.71%	75	87.50%	107	42.67%	123	14.95%	56	-54.47%

表5 KCT資産の推移（単位：百万円）

	95.3 H6	96.3 H7	%	97.3 H8	%	98.3 H9	%	99.3 H10	%	0.3 H11	%	1.3 H12	%
[流動資産]	813	1,091	34.19%	1,000	-8.34%	934	-6.60%	872	-6.64%	327	-62.50%	229	-29.97%
当座資産	713	989	38.71%	807	-18.40%	880	9.05%	853	-3.07%	302	-64.60%	199	-34.11%
現金・預金	703	979	39.26%	807	-17.57%	661	-18.09%	586	-11.35%	99	-83.11%	39	-60.61%
売上債権	0	0				219		267	21.92%	203	-23.97%	160	-21.18%
有価証券	10	10	0.00%		-100.00%	0		0		0		0	
棚卸資産	0	0				0		0		0		0	
短期貸付金	0	0				0		0		0		0	
その他	100	102	2.00%	193	89.22%	54	-72.02%	19	-64.81%	25	31.58%	30	20.00%
[固定資産]	3,197	3,235	1.19%	3,117	-3.65%	2,802	-10.11%	2,668	-4.78%	2,530	-5.17%	2,167	-14.35%
有形固定資産	3,197	2,785	-12.89%	2,732	-1.90%	2,492	-8.78%	2,319	-6.94%	2,081	-10.26%	1,836	-11.77%
無形固定資産	0	0		1	75.00%	1	0.00%	1	0.00%	1	0.00%	1	14.29%
投資その他	0	450	4499900%	384	-14.67%	309	-19.53%	348	12.62%	448	28.74%	330	-26.34%
[繰延資産]	136	414	204.41%	331	-20.05%	249	-24.77%	166	-33.33%	83	-50.00%	0	-100.00%
総資産 = 総資本	4,145	4,741	14.38%	4,449	-6.16%	3,985	-10.43%	3,706	-7.00%	2,940	-20.67%	2,396	-18.50%
期中平均総資本	4,145	4,443	7.19%	4,595	3.42%	4,217	-8.23%	3,846	-8.81%	3,323	-13.59%	2,668	-19.71%

表6 KCTの負債資本の推移（単位：百万円）

	95.3 H6	96.3 H7	%	97.3 H8	%	98.3 H9	%	99.3 H10	%	00.3 H11	%	01.3 H12	%
[流動負債]	2,747	2,157	-21.48%	210	-90.26%	1,145	445.24%	408	-64.37%	2,239	448.77%	5,640	151.90%
買入債務	0	0		0		220		267	21.36%	188	-29.59%	188	0.00%
短期借入金				0		0		0		2,000		5,400	170.00%
その他	2,747	2,157	-21.48%	210	-90.26%	925	340.48%	141	-84.76%	51	-63.83%	52	1.96%
[固定負債]	800	2,000	150.00%	5,160	158.00%	5,045	-2.23%	6,314	25.15%	4,529	-28.27%	1,107	-75.56%
長期借入金	800	2,000	150.00%	3,600	80.00%	4,400	22.22%	5,400	22.73%	3,400	-37.04%	0	-100.00%
退職給与 引当金	0	0		0		0				0		0	
社債	0	0		0		0				0		0	
その他	0	0		1,560		645	-58.65%	914	41.71%	1,129	23.52%	1,107	-1.95%
(負債合計)	3,547	4,157	17.20%	5,370	29.18%	6,190	15.27%	6,722	8.59%	6,768	0.68%	6,747	-0.31%
資本金	600	600	0.00%	600	0.00%	610	1.67%	610	0.00%	610	0.00%	610	0.00%
資本準備金	0	0		0		0		0		0		0	
利益準備金	0	0		0		0		0		0		0	
剰余金	-1	-16	1130.77%	-1,521	9406.25%	-2,815	85.08%	-3,626	28.81%	-4,439	22.42%	-4,960	11.74%
(資本合計)	599	584	-2.50%	-921	-257.71%	-2,205	139.41%	-3,016	36.78%	-3,829	26.96%	-4,350	13.61%
純借入高	97	1,021	952.58%	2,793	173.56%	3,739	33.87%	4,814	28.75%	5,301	10.12%	5,361	1.13%

編集あとがき

研究論文が完成し、最後の研究会が2011年1月20日に開かれましたが、その席上、国の2011年度予算案、なかでも大型公共事業について、若干の意見の交換が行われました。

大型公共事業のなかで「国際競争力の強化」の名で、京浜（川崎港を含む）阪神の2港を国際コンテナ戦略港湾）として、機能強化を図る事業（本調査、分析のとおり）に、316億円が計上されました。（川崎市では本事業の川崎港関連の総事業費は今後10年間で1,000億円と公表されております。）

316億円は多いのか、少ないのかが論議になりましたが、本格的な物流拠点としての海運国の港湾整備としては、政府として気合を入れた予算額ではないのではないか、と疑問も出されました。今後の推移に注目しなければならないのではないのでしょうか。

おわりに付言すれば共産党市議団からの資料、意見が大変役立ちましたが、また市議会での質疑・論戦では日本共産党川崎市議団が圧倒し市民の立場から厳しい論戦をすすめていることが、研究の過程で明瞭になりました。そこで、市議会における共産党市議団の質疑・論戦について、議事録から竹間団長がオーソライズした部分を参考に掲示します。又、ポスター（別掲）も参考にしました。

（文責・渡辺 貢 総合コーディネーター）

川崎港コンテナターミナル、国際コンテナ戦略港湾に関する 川崎市議会での日本共産党市議団の質問より抜粋(議事録)

2010年3月議会

「コンテナターミナルの整備についてです。

週に9隻程度の利用しかないコンテナターミナルに、新たにガントリークレーンを整備するため、さらに、巨費を投じる計画をスタートさせるものです。ガントリークレーンやトランスファークレーンは、その維持経費も高く、新年度も3億1,300万円もの補修費が計上されています。答弁では、船会社からの要望や物流拠点地域に誘致した企業からも指摘を受けていることを理由に、「必要な場合に迅速にガントリークレーンを設置する体制を整えておくことが重要」として、いつでも整備できるよう設計を行うとのことでした。しかし、現在の取扱量は、営業日の約8割が取扱量300TEU未満と、1時間当たり約60TEUの処理能力のある今の設備で、充分対応可能な量しかありません。企業の要望に沿い、需要を過大に見積もり、大きな負担をもたらす計画を認めるわけにはいきません」

2010年9月議会

「港湾事業についてです。

今年度、国において京浜港が国際コンテナ戦略港湾に選定されました。この事業は日本に国際ハブ港を実現するなどとして超大型船舶用のコンテナ岸壁の整備などに巨額の税金をつぎこみ、港湾管理を民営化するというもので、川崎港ではコンテナ岸壁を4号まで作り、新たな道路整備も行うなど、川崎市域だけで総事業費はどう考えても数千億円はかかると考えられます。そのうち、市がどれだけ負担をするのかもわからないものです。

問題はこうした巨額な市民の税金をつぎ込む事業がいま必要かということです。かつて、整備費373億円も投入しながら、69億円もの負債を抱えて破産したKCT(川崎港コンテナターミナル)。市はこの事業に乗り出す際にも、国が示す過大な需要予測のもとに、「税源培養」「雇用創出」「地域経済活性化」などの目的・理由をあげました。しかし、その結果は、破産処理にかかわり、市負担がさらに増えたことは記憶に新しいところです。

今回の事業にあたっては、船が来て、荷物がたくさん来て、国際競争力が高まったら、「ひいては経済・産業の活性化や市民生活の安定の確保が図られる」と言いますが、KCTのように、「船の来ない港」「巨大なつり堀」と批判が高まった公共事業の再来にならないか懸念されます。「地域経済活性化」「雇用創出」をいうなら、市内全企業数の9割、雇用の7割を占める中小企業を支える施策の充実こそ、最優先に行なうべきです」

2010年12月議会

「国際コンテナ戦略港湾についてです。

国際コンテナ戦略港湾の計画書によると、東日本全域からの貨物の集約や他の主要港からの北米航路貨物の取り込み、さらに東アジア諸港からのトランシップ貨物を獲得することによりコンテナ取扱量を現在の760万TEUから1,050万TEUへと増加を目指すとしています。しかし、現状はFAZ法制定後の全国に21か所のコンテナターミナル建設に伴い、日韓フィーダー航路網が充実しました。その結果、釜山港が国際ハブ港として発展することになり、すでにコンテナ物流のネットワークが出来上がっているということです。現実には東扇島のコンテナターミナルでは、1バースで13.5万TEUの処理能力があるのに現在は3万1千TEUしか取り扱っていません。

日本郵船の会長は「世界の海運会社の日本離れは急速に進んでいる。日本にシンガポールのようなハブ港湾が必要だと思いません」と明言し、せっかく出来上がったシステムを壊してまで、京浜港のハブ化を求める要望は、日本の荷主からも一切出されていないとのこと。また、日経新聞の記事でも「海運各社の間では、京浜港と阪神港を「国際コンテナ戦略港湾」として重点整備する政策の効果について、懐疑的な見方も多い。中国などの経済成長で日本のコンテナ取扱量は今や世界の4%に過ぎない。日本の海運会社はコスト軽減のために海外勢と共同運航をしており、経済合理性で寄港地を決めざるを得ない」との見解を示しています。このように、港を整備しても船は来ないし、荷物が集まらないという専門家の指摘についてどう受け止めるのか、市長に見解を伺います。

「財源不足を理由に新たな市民負担を押し付けようとしながら、港の大開発に最低でも1,000億円をつぎ込もうとしていることは重大です。市長は『荷主や船社から選ばれる川崎港となることを目指していく』と答えましたが、世界のコンテナ船の航路はどう変化しているのでしょうか。日本船主協会会長の宮原氏は『世界の海運会社の日本離れは急速に進んでいる』と客観的に述べていますが、同氏が会長でもある日本郵船は、ことし6月からコンテナ船の運航・管理など事業の中核を内外の複数拠点からシンガポールに一元化したといます。海外だけでなく国内の船社からも見捨てられているなかで、どうして川崎港が荷主や船社から選んでもらえるのでしょうか。新たな財政投入がまたまた破たんしたときに市長はどう責任を取る覚悟があるのかが問われていることを強調して質問を終わります」

日本共産党川崎市議員団 団長 竹間 幸一

日本共産党は、国際コンテナ戦略港湾の整備について議会で取り上げ、税金の使い方として間違っていることを指摘してきました。今回の研究委託報告書の内容は、こうした私たちの指摘が的を射たものであったことを示しています。今後も、“船の来ない港”への税金投入をやめるよう、議会での論戦を強めていきたいと思えます。

船の来なれり港

大開発

10000億円やめ

川崎港コンテナターミナル

保育園・特養ホーム **増設**

子ども **中学生まで** 高齢者の
医療費助成を

日本共産党

財団法人政治経済研究所 京浜港共同ビジョン・川崎港の位置・分析

研究主管

明治大学大学院教授（経済学博士）

山 口 不二夫

研究執筆

シンクタンクM・R・M21海事再生委員会 委員

小 出 修 三

総合コーディネーター

（財）政治経済研究所 副理事長

渡 辺 貢

資料提供

日本共産党川崎市議員団 団長

竹 間 幸 一

資料整理編集

日本共産党川崎市議員団 政務調査員

為我井 顕

川崎港の未来は... 国際コンテナ戦略港湾政策は川崎市と市民生活を豊かにできるのか

2011年 1 月25日

発行者 山 口 孝

発行所 昭和21年8月14日内閣総理大臣認可
文部省指定民間学術研究機関(研究機関番号72613)

財団法人政治経済研究所

〒136-0073 東京都江東区北砂1-5-4

電話 03(5683)3325 FAX 03(5683)3326

E-mail seikeiken@pop12.odn.ne.jp

印刷・製本 神奈川機関紙印刷所

許可なく複写することを禁ずる。