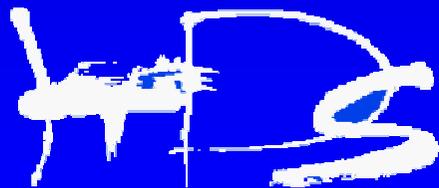


# 運輸部門における 各種の上下分離方式

Vertical separation system  
in transportation sector



運輸政策研究所 ITPS

研究員 仁賀木 康之

Researcher: Yasuyuki NIGAKI

平成14年 8月30日

# 本日の発表内容 Contents

1. 研究の目的 Objectives
2. 上下分離とは What is vertical separation
3. 鉄道の上下分離 Rail services
4. 空港の上下分離 Airport services
5. 道路の上下分離 Road services
6. 港湾の上下分離 Port services
7. 上下分離の効果 Effect

# 1. 研究の目的 Objectives

『運輸部門(鉄道 空港 道路 港湾)の  
多種多様な上下分離形態の把握』

『上下分離の意義・効果を明瞭にする  
(どのようなメリットがあり、どのような  
課題があるか)』

## 2 . 上下分離とは What is vertical separation

### 2 - 1 . 上下分離の経緯 Backgrounds

### 2 - 2 . 上下分離の仕組み Mechanism

## 2 - 1 . 上下分離の経緯 Backgrounds

1980年代まで

運輸施設の整備・運営は 公的機関が主たる役割を担ってきた。

1990年以降

次の3つの問題がクローズアップされてきた。

- **非効率な運営**

効率化意識の不足、内部非効率の蓄積

- **サービスの硬直化**

利用者不在の運営、国際競争力低下

- **財政事情の悪化**

財政難による投資能力の低下

各種運輸施設の**改善ニーズ**は依然として高く、**多様化**している。

ネットワーク、ターミナル機能の強化、混雑緩和、生活利便性向上等

引き続き運輸施設を充実させ、国民の利便性を高めていくための**仕組み**が必要。

公的機関の政策決定による事業推進と、民間企業の参画という **官民パートナーシップ** による整備・運営手法として“**上下分離**”が注目される。

## “上下分離”とは

施設の整備・保有主体と運営主体を分離したものであり、その形態は極めて多種多様である。 各モード間の相違、同一モード内の多様性

### 上下分離により期待される事項

- 効率的経営と良質なサービスの提供  
市場・競争原理の導入、民間の創意工夫
- 整備の促進  
投資リスクの軽減・分担
- 外部効果の内部化  
各種公的助成（受益の税を通じた還元）

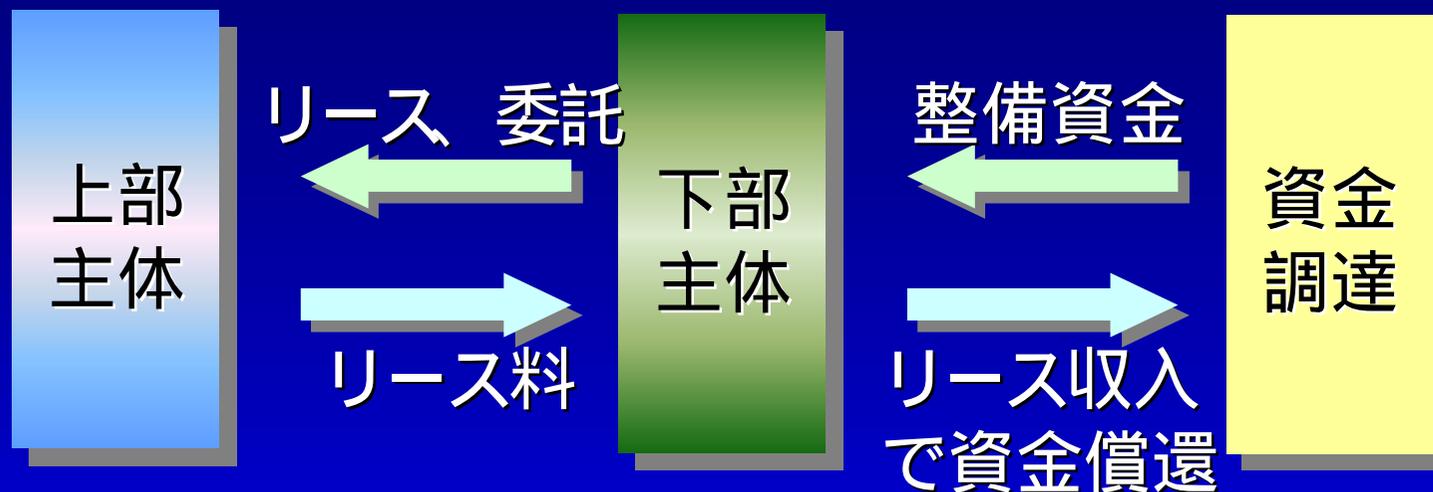
## 2 - 2 . 上下分離の仕組み Mechanism

### 整備・運営の役割分担(責任)



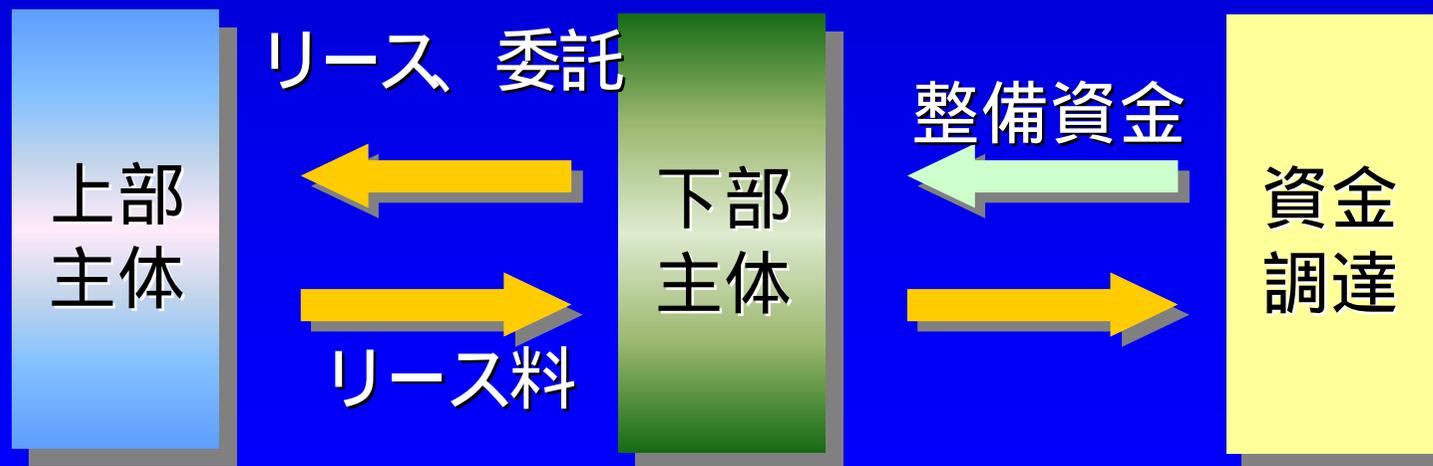
# 資本償還の考え方 【償還型上下分離】

Thought of the capital redemption



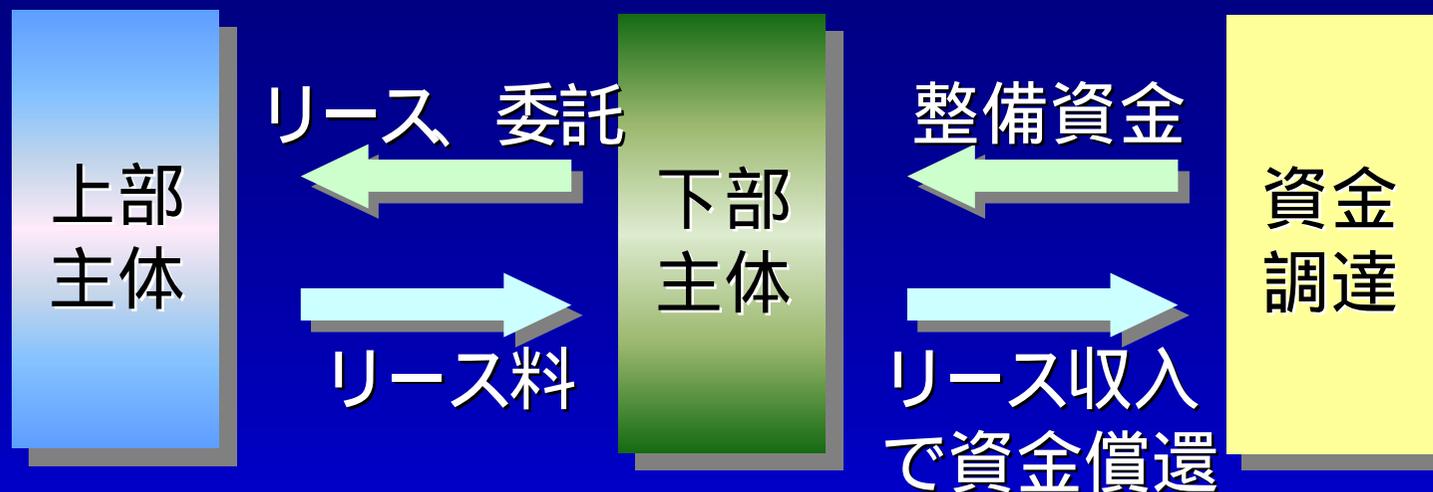
# 【公設型上下分離】

社会的必要性は高いが収支は厳しい



# 資本償還の考え方 【償還型上下分離】

Thought of the capital redemption



# 【公設型上下分離】

社会的必要性は高いが収支は厳しい



## 3 . 鉄道<sup>の</sup>上下分離 Rail services

### 3 - 1 . 鉄道政策<sup>の中</sup>の上下分離 Vertical separation in the railroad policy

### 3 - 2 . 鉄道<sup>の</sup>上下分離事例 Case

### 3 - 3 . 国際比較 International comparison

## 3 - 1 . 鉄道政策の中の上下分離

Vertical separation in the railroad policy

鉄道創設期 日本鉄道会社と官設鉄道との間に上下分離に似た関係が見られる。

### 1883年上野～熊谷間開業(日本鉄道会社)

- ・線路敷設 保線 運転は官設鉄道
- ・営業は日本鉄道会社

過去における上下分離事例(鉄道事業法以前)

### 1968年開業の神戸高速鉄道(株)

- ・線路施設を建設・保有し、車両・乗務員は借受け(神戸高速(株))
- ・阪急 阪神 山陽 神戸の4電鉄が参加

免許は旧地方鉄道法による。現在は第三種事業者

## 上下分離の法的な位置付け Positioning of the law

『鉄道事業法』：1987年（昭和62）施行

この法律により上下分離が認定される。

- **第一種鉄道事業**

旅客又は貨物の運送を行う事業であつて、第二種鉄道事業以外のものをいう。

- **第二種鉄道事業**

自ら敷設する線路（譲渡を含む）以外の線路を使用して旅客又は貨物の運送を行う事業

- **第三種鉄道事業**

譲渡する目的をもつて敷設する事業及び線路を第二種鉄道事業者を使用させる事業をいう。

# 鉄道政策における位置付け Trend of the Policy

『**交通運輸における需給調整規制廃止に向けて必要となる  
環境整備方策等について**』 運政審答申16号(平成10年6月)

市場原理を可能な限り活用  
国の役割、地方の役割

『**中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の  
円滑化方策について**』 運政審答申19号(平成12年8月)

公的主体等がインフラを整備、運行は運行事業者が行う  
上下分離方式を検討  
「償還型上下分離方式」、「公設型上下分離方式」

『**21世紀初頭における総合的な交通政策の基本的方向について**』  
運政審答申20号(平成12年10月)

上下分離方式を有効な整備方式として検討すべき

## 3 - 2 . 鉄道<sup>1</sup>の上下分離事例 Case

事 例	インフラ所有・管理主体	運行主体
東海道、山陽、上越、 東北新幹線	新幹線鉄道保有機構	JR東日本・東海・西日本
	解散後資産はJRに譲渡	第一種事業者
北陸新幹線、 その他整備新幹線	日本鉄道建設公団	JR東日本・東海・西日本
	建設後貸付	第一種事業者
貨物鉄道	JR旅客会社	JR貨物
	第一種事業者(民間)	第二種事業者(民間)
都市鉄道	神戸高速鉄道 中ノ島高速鉄道 奈良生駒高速鉄道	阪急・阪神・山陽電鉄、北神急行 京阪電鉄 近畿日本鉄道
	第三種事業者(3セク)	第二種事業者(民間)
空港アクセス鉄道	成田高速鉄道	JR東日本、京成電鉄
	第三種事業者(3セク)	第二種事業者(民間)

# 事例 - 1 : 施設改良に併せた上下分離

## 山形新幹線

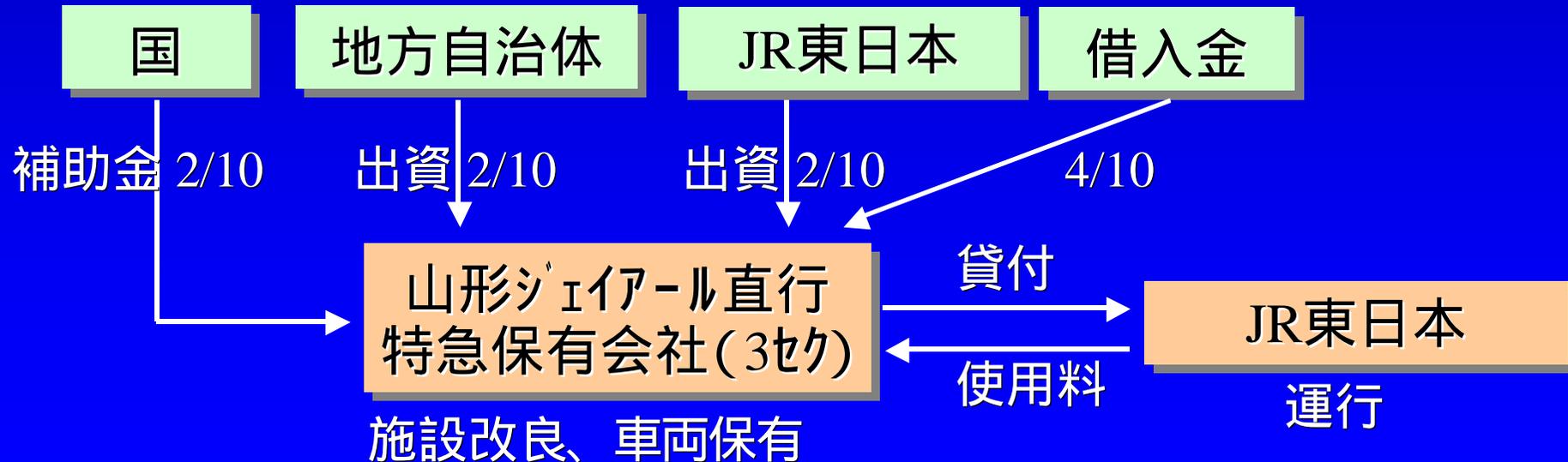
開業：平成4年7月1日(東京～山形間)

特色：新幹線・在来線の直通運転  
施設改良・車両保有を分離



写真：JR東日本HPより

### 事業スキーム (幹線鉄道活性化事業)



# 事例 - 2 : 新線整備の上下分離

図 : 京阪奈新線パンフレットより

## 京阪奈新線整備事業

区間・延長: 生駒 ~ 登美ヶ丘 L=8.7km

事業主体 : 建設( 第三種鉄道事業者)  
**奈良生駒高速鉄道(株)**  
 運行( 第二種鉄道事業者)  
**近畿日本鉄道(株)**



## 京阪奈新線整備の資金スキーム

<b>全体事業費 986億円</b> 資金収支黒字転換開業後30年			
<b>第3セクター建設費 777億円</b>			
無償資金 318億円		有償資金 359億円	開発者 負担 (無償資金) 100億円 ニュータウン開発者より
出資金 136億円	補助金 182億円		
自治体 68億円	民間 68億円	自治体 91億円	国 91億円

# 事例 - 2 : 新線整備の上下分離

図：京阪奈新線パンフレットより

## 京阪奈新線整備事業

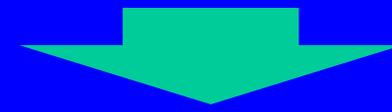
区間・延長：生駒～登美ヶ丘L=8.7km

事業主体：建設(第三種鉄道事業者)  
**奈良生駒高速鉄道(株)**  
 運行(第二種鉄道事業者)  
**近畿日本鉄道(株)**



### “ニュータウン鉄道整備費補助”

対象：地方公営企業、第三セクター  
 補助率：18% (国 自治体 計36%)  
 ニュータウン開発事業者が事業費の一部負担を前提



地下高速鉄道整備事業費補助 第三セクター補助率は公営の1/2(補助採択時点)  
**ニュータウン補助**  
 公営と同率

## 京阪奈新線整備の資金スキーム

全体事業費 986億円				資金
第3セクター建設費 777億円				
無償資金 318億円				有償資金
出資金 136億円		補助金 182億円		359億円
自治体 68億円	民間 68億円	自治体 91億円	国 91億円	

# 事例 - 3 : 並行在来線の上下分離

## 青い森鉄道整備事業

東北新幹線(盛岡~八戸)開業に伴い、並行在来線を経営分離

岩手県・青森県は、協調しつつも別々に運営することで合意

岩手県: 上下一体方式

青森県: 上下分離方式

運営主体の資産買取負担軽減

(県境)



	【盛岡駅】	【目時駅】	【八戸駅】
“運営(旅客)”	いわて銀河鉄道(3セク)		青い森鉄道(3セク)
“運営(貨物)”	日本貨物鉄道		
“施設保有・管理”	いわて銀河鉄道(3セク)		青森県(自治体)

上下分離方式を採用

## 事例 - 4 : 経営難による上下分離の採用等

### 北神急行電鉄(兵庫県)

平成13年 利用実績の低迷により経営難に陥る。  
平成14年 第一種鉄道事業者を廃業、**上下分離**により自らは第二種事業者として運行再開。(資産を神戸高速鉄道に譲渡、同社が第三種事業者となる。)

### 上毛鉄道、上信鉄道(群馬県) 群馬型上下分離方式

長期的な旅客減少傾向の中、欠損補助の交付(鉄道軌道法)により事業を継続

平成9年 欠損補助金の打ち切り決定(運輸省)  
鉄道維持の枠組み構築の必要に迫られる。

平成10年 **自治体による徹底した支援策**  
事業者負担ゼロ(その分を自治体が負担)  
鉄道施設は重要な社会資本である。(理念)

# 事例 - 5 : オープンアクセス政策 (EU) による上下分離

ドイツ鉄道



## 輸送事業 (上部構造)

DB旅行・観光会社 (長距離輸送)

DBレギオ会社 (近距離輸送)

- ・車両を保有・管理
- ・輸送事業運営

DB駅・サービス会社

- ・駅を管理

## 線路事業 (下部構造)

DB路線網会社

- ・線路・駅を保有・管理

国が全株式を保有するDBAG持株会社が全株式を保有

2004年 DBAGの解散、各事業会社の株式上場を予定



ICE

## 助成 (国・地方)

### 輸送事業

- ・DBレギオ会社に州より補助金交付 (契約)

投資財源: 国が**鉱油税**収入より州に一括交付

### 線路事業

- ・国が鉄道整備に責任を負い、補助金交付

資料参考: 運輸施設整備事業団HPより

(C) Institute for Transport Policy Studies Mr. Yasuyuki NIGAKI 2002

# 事例 - 6 : 分割・民営化政策による上下分離

## イギリス鉄道

### 輸送事業(上部構造)

旅客鉄道輸送会社(TOC) 26社

- ・車両を保有・管理
- ・輸送事業運営(リース会社より車両を借受け)



Virginグループの列車

### 線路事業(下部構造)

レールトラック会社

- ・線路・駅等を保有・管理

【英国高等法院より破産宣告】2001.10

国の入札で決定した持株会社(13社)が  
TOC(各1~5社)を統括

資料参考: 運輸施設整備事業団HPより

### 助成(国・地方)

#### 輸送事業

- ・フランチャイズの入札により補助金交付(国)
- サービス実績に応じ報奨金

インセンティブ制度適用

#### 線路事業

- ・レールトラックの施設への直接的補助は無い

# 欧米鉄道の整備・運営主体

Construction, operation organization of the foreign railroad

国名	上部構造	下部構造
フランス	Red	
ドイツ	Yellow	
イギリス	Cyan	
イタリア	Yellow	
スウェーデン	Yellow	Red
アメリカ	Yellow	Cyan

資料参考：運輸施設整備事業団HPより

(C)Institute for Transport Policy Studies Mr. Yasuyuki NIGAKI 2002

### 3 - 3 . 国際比較 International comparison

諸外国は整備・保有、運行の分離が主流、  
 鉄道上下分離の理念は、公的主体のインフラ  
 関与と運行民営化による活性化が目的

#### 鉄道の事業主体 Organization of the railroad



国名	運営 (運行)	維持管理	建設	保有	国の関与 (自治体含む)
日本	民間企業				許認可
	公営会社(東京、横浜等)、特殊法人(営団)				公的助成
	民間企業	第三セクター			助成(三セ)
欧州	国、特殊会社	国、特殊会社			公的助成
	民間企業	民間企業(実態はさらに細分化)			助成(運行)
アメリカ	公社	民間企業(貨物鉄道9社)			助成(運行)

## 4 . 空港の上下分離      Airport services

### 4 - 1 . 空港政策の動向      Trend of the Policy

### 4 - 2 . わが国の空港運営      Case

### 4 - 3 . 国際比較      International comparison

## 4 - 1 . 空港政策の動向 Trend of the Policy

『**今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について**  
(第7次空港整備五箇年計画)』 航空審答申24号(平成8年12月)

拠点空港の整備を最優先課題  
関西国際空港2期事業、中部新国際空港、首都圏空港

『**交通運輸における需給調整規制廃止に向けて必要となる**  
**環境整備方策等について**』 運政審答申16号(平成10年6月)

市場原理を可能な限り活用  
国の役割、地方の役割

『**21世紀初頭における総合的な交通政策の基本的方向について**』  
運政審答申20号(平成12年10月)

首都圏の空港容量の拡大  
国際競争力の向上

# 国際拠点空港の整備及び管理運営に関する 経営形態の見直し(試案)について

平成13年9月 航空局

空港整備、管理運営の基本的考え方 = 『上下分離』

上物法人 = 民営化  
(空港の管理運営)

各空港ごとに空港を一体的に  
管理運営

下物法人 = 公的法人  
(空港の整備・保全機能  
改良+騒音対策等)

国、地方公共団体の支援を  
受け、空港整備を推進

下物法人の統合？

新東京国際空港、関西国際空港、中部国際空港

# 世界の空港運営の変遷

Changes of the airport  
operation of the world

## 1990年代以前

空港は単なる移動の通過点

## 1990年代以降

空港運営主体：運営の効率化を追求

着陸料収入以外の非航空収入の増大を  
目指す。（商業小売業部門の拡充）

利用料の値下げ、エアラインの誘致  
空港ポテンシャルの増大

空港間競争力の強化

# 英国空港会社(BAA)の空港経営 の考え方 Strategy of BAA



1985年 国営企業民営化政策により空港公団の改組勧告

1986年 英国空港公団から会社組織に変更(政府100%出資)

1987年 ロンドン証券取引所に株式上場(民営化)

企業会計制度の導入、利益追求、自由かつ効率的経営を目指す。

資料参考: BAAHP等より

## 経営戦略

**非航空収入の極大化(エアモール、テナント料等)**

**空港利用料金の低廉化**

**収入増分を空港施設に投資(サービス向上)**

# 世界の空港整備事業の動き(最近10年間) 計15空港

Movement of airport construction (recently 10 years for)

国	空港	事業者	開港時期	規模
アメリカ	デンバー	デンバー市、郡	1995.2	3600 × 5
● 中国(香港)	香港・チクラフコック	香港空港公団	1998.7	4000 × 1(2)
ノルウェー	オスロ・ガーダモン	ノルウェー民間航空局	1998.10	3600,2950
● 中国	上海・浦東	上海空港(集団)公司	1999.10	4000 × 1
サウジアラビア	ダーラン・キングファハド	サウジアラビア空港局	2000	4000 × 2
イラン	テヘラン・イムホメイニ	イラン民間航空局	2001	4200 × 2

# アジアの大規模国際空港整備状況

International airport upgrading situation of Asia

開港・開港予定年月  
滑走路  
全体計画

## 韓国 仁川国際空港

2001年3月 3750m × 2  
3750 ~ 4200m × 4

## 中国 上海浦東国際空港

1999年10月 4000m × 1  
4000m × 4

## タイ 第2バンコク国際空港

2004年 3700m × 1 (開港時)  
3700m × 4

## マレーシア

## クアラルンプール国際空港

1998年6月 4000m × 2  
4000m × 4

## 新東京国際空港 (成田)

1978年5月  
4000m × 1, 2180m × 1

## 中部国際空港

2005年 3500m × 1 (開港時)  
4000m × 2

## 関西国際空港

1994年9月 3500m × 1  
3500m × 1, 4000m × 1

## 香港国際空港

1998年7月 3800m × 2

## シンガポール チャンギ空港

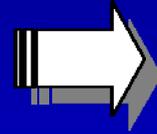
1981年7月 4000m × 2  
4000m × 3

# 4 - 2 . わが国の空港運営 Airport operation of our country

特徴：空港を航空機との乗降境界で線引き



滑走路、管制塔、エプロン等

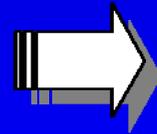


“エアサイド”

国、地方自治体が建設、所有、運営



ターミナルビル 店舗 駐車場等



“ランドサイド”

第三セクターが建設、所有、運営

運  
営  
分  
離

成田、関空は一体、羽田のランドサイドは民間企業

(C) Institute for Transport Policy Studies Mr. Yasuyuki NIGAKI 2002

# わが国の空港整備・運営の現状

Present condition of the airport construction ,operation of our country

種別	空港名	エアサイド設置・管理	ランドサイド設置・管理
<b>第一種空港</b> 国際空港路線に必要な飛行場	東京国際空港(羽田)	■	■
	大阪国際空港(伊丹)		■
	新東京国際空港(成田)		
	関西国際空港		
(中部国際空港)			
<b>第二種空港</b> 主要な国内航空路線に必要な飛行場	新千歳、名古屋、広島、 福岡、那覇等 21空港	■	■
	旭川、秋田、山口宇部等 5空港		
<b>第三種空港</b> 地方的航空運送確保のため必要な飛行場	利尻、青森、八丈島、富山、 鳥取、佐賀、種子島等 57空港	■	■

整備中の空港は内数として計上

(C)Institute for Transport Policy Studies Mr. Yasuyuki NIGAKI 2002

# 事例 - 1 : 用地造成会社を分離

## 関西国際空港第二期事業

- ・規模 : 滑走路 4,000m (2007年供用予定)  
面積 約 540ha(他地盤改良 約70ha)
- ・事業費 : 1兆5,600億円 当初計画
  - 施設整備(上物) 4,200億円
  - 用地造成(下物) 1兆1,400億円

スキーム見直しにより用地造成費縮小: 約1兆円



資料参考: 関西国際空港HPより



# 特徴 一体運営の中で二期造成部門を分離 別会社

施設整備(上部)

関西国際空港(株)(第三セクター)

<b>全体事業費 4,200億円</b>			
関空会社 1,260億円(30%)		政保債・開銀等 2,940億円(70%)	
国 840億円 (出資金)	民間 420億円 (出資金)		

用地造成(下部)

関西国際空港用地造成(株)(第三セクター)

<b>全体事業費 11,400億円</b>				
関空会社 3,420億円(34%)		無利子借入金 2,850億円(25%)		有利子資金 5,130億円(45%) (市中銀行等)
国 2,280億円	自治体 1,140億円	国 1,190億円	自治体 950億円	

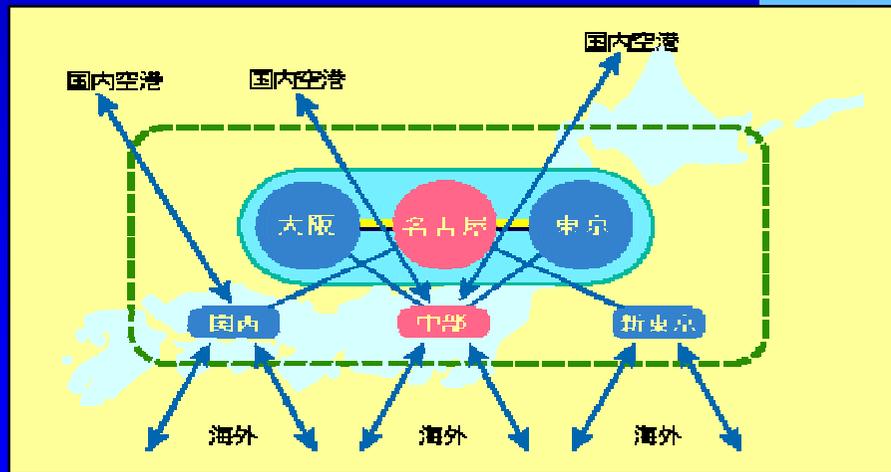
← 無利子資金 6,270億円 →

# 事例 - 2 : 民間資本割合の増加

上下分離ではない

## 中部国際空港整備事業

- ・規模 : 滑走路 3,500m 1本(将来構想 4,000×2本)  
面積 約 470ha(将来構想 700ha)
- ・能力 : 年間着陸回数約 13万回(2005年)  
// 約 16万回(将来構想)
- ・事業費 : 7,680億円



資料参考 : 中部国際空港HPより



**特徴** 事業主体の民間資本率50%。 関空は33%  
 民間色の強い空港経営(トヨタの参画)  
 コスト管理の徹底、顧客ニーズ・満足度  
 の経営へのフィードバックが期待される。

施設整備(上下一体)

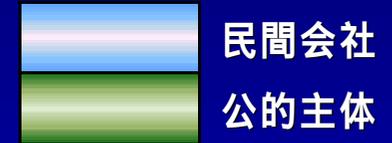
中部国際空港(株)(第三セクター)

<b>全体事業費 7,680億円</b>					
中部空港会社 1,024億円(13%)			無利子借入金 2,048億円(27%)		有利子資金 4,608億円(60%) (政府保証債、政策投資銀行、 市中銀行等)
国 410億円 (出資金)	自治体 102 億円	民間 512億円 (出資金)	国 1,638億円	自治体 410億円	

← 無利子資金 3,072億円 →  
 負担割合 国:自治体:民間 = 4:1:1

# 4 - 3 . 国際比較 International comparison

諸外国は一体整備 運営が主流 特にアジア  
は競争力強化に国が大きく関与



## 空港の事業主体 Organization of the airport

国名	運営	維持管理	建設	保有	国の関与 (自治体含む)
日本	ランドサイド事業者: 三セク、民間(羽田)				← 助成(地方)
	エアサイド事業者: 国、地方自治体				← 直轄、助成
	公団、特殊会社(公的資金 + 民間資金)				← 公的助成
	特殊会社	特殊会社(造成): 民間資本無し			← 公的助成
欧・米 アジア諸国	民間企業(整備後民営化のケースが多い)				← 許認可
	公団、特殊会社(公的資金 + 民間資金)				← 公的助成
	国、地方自治体				← 直轄、助成

## 5 . 道路の上下分離 Road services

### 5 - 1 . 道路政策の動向 Trend of the Policy

### 5 - 2 . 道路整備 運営・管理の現状 Present condition of construction,operation

### 5 - 3 . 国際比較 International comparison

## 5 - 1 . 道路政策の動向 Trend of the Policy

『**高速自動車国道の整備のあり方検討委員会**』 (平成13年10月26日～)

民営化に向けた整備のあり方

整備効果と必要性、整備手法、償還計画の前提と見通し

中間報告(平成13年11月26日)

日本道路公団は**一体のままで民営化株式会社**とする。

『**社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会**』 (平成14年 3月 5日～)

道路行政改革の基本的な方向

(道路は最も身近で基礎的な社会共通基盤)

中間報告(平成14年 8月 2日)

有料道路制度の見直し

- ・ 厳格な採算性検討の実施、公的負担のあり方
- ・ 弾力的な料金施策の導入(全国一律料金の見直し等)

## 『道路四公団民営化推進委員会』

(平成14年 7月 4日 ~)

組織形態のあり方、料金・償還期間の考え方

経営の効率性向上、サービスの多様化、国民負担の軽減

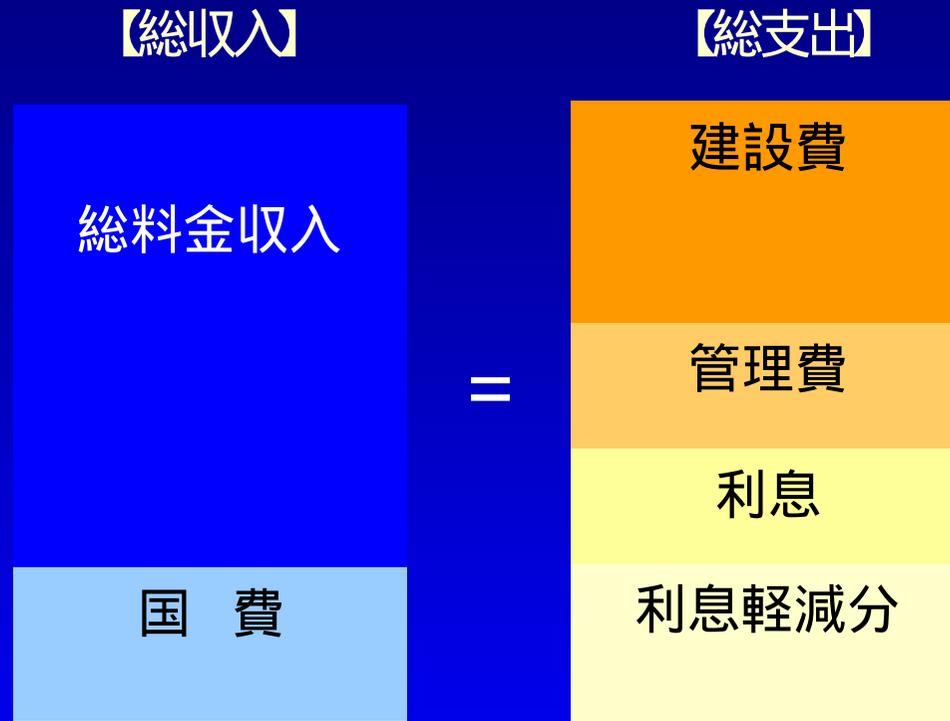
中間報告(平成14年 8月 日)

# 道路の種別と事業主体(高速道路 有料道路)

Kind and business organization (Highway, Toll road)

種 別		事業主体		
高 速 道 路	高規格幹線道路 (都市間高速道路)	高速自動車国道	日本道路公団	
		建設大臣の指 定に基づく高規 格幹線道路	一般国道の自動車 専用道路	国交省、公団、公社等 の有料道路
			本州四国連絡橋	本州四国連絡橋公団
	都市内高速道路	首都高速道路	首都高速道路公団	
		阪神高速道路	阪神高速道路公団	
		指定都市高速道路	名古屋高速道路公社	
			福岡北九州高速道路 公社	
	広島高速道路公社			
そ の 他	一般有料道路	道路法に基づく道路	国交省、公団、公社等	
	一般自動車道	道路法以外に基づく道路 (道路運送法等)	国等いずれも可である が、一般に法人	

# 有料道路制度の概要 Outline of the toll road system



- 借入金(財政投融资)で道路建設
- 完成後の通行料金収入で管理費、借入金利息及び建設費(借入金)を返済

## 償還期間

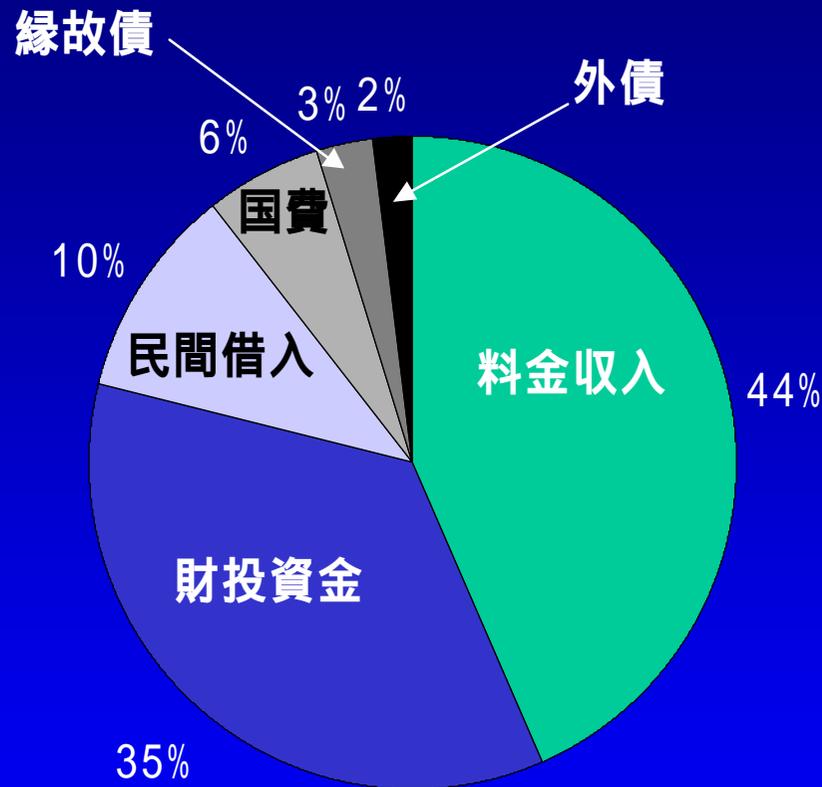
高速自動車国道: 50年

一般有料道路: 30~40年

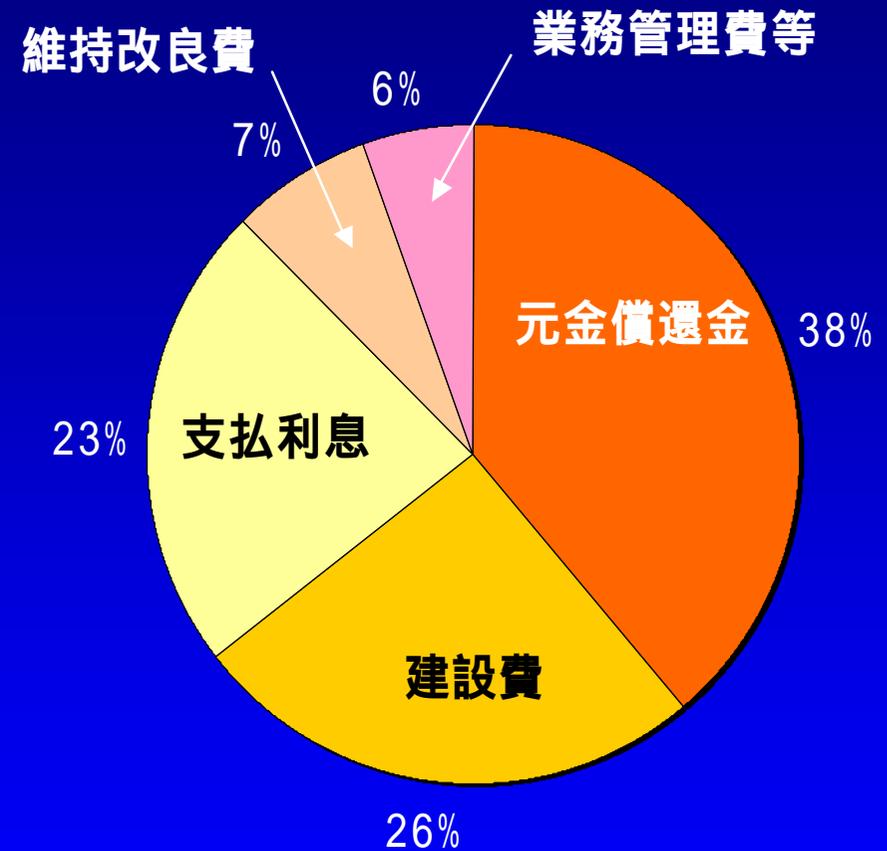
財政投融资: 国が郵便貯金や厚生年金などで集めた資金を住宅金融公庫などの政府系金融機関、日本道路公団などの特殊法人、各種の特別会計などに投融资する制度

# 高速道路関連予算の概要 (JH 平成10年度)

Outline of the highway relation budget



収入合計: 45,320億円

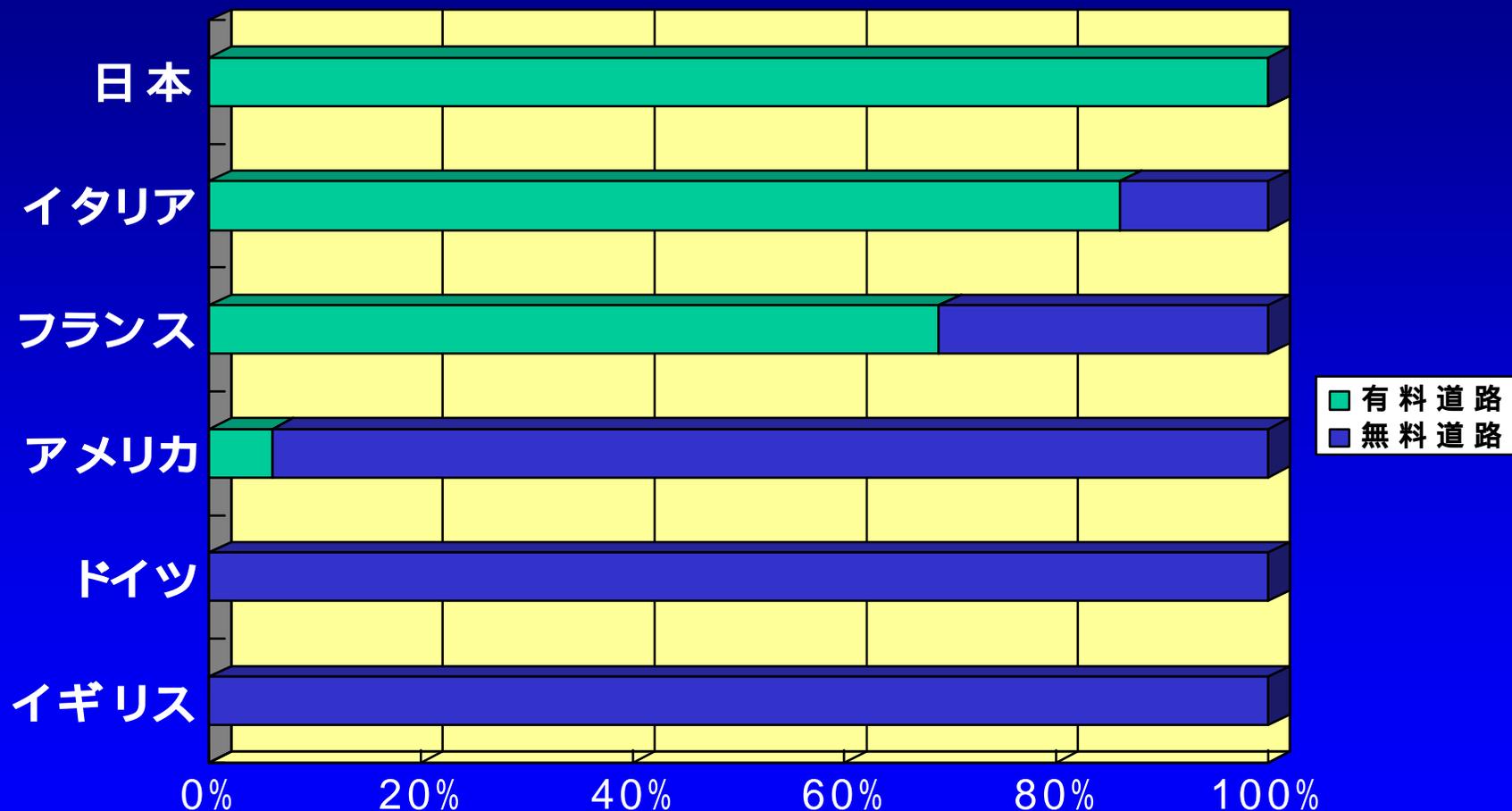


支出合計: 45,320億円

「統計とグラフで見る高速道路」(平成10年版)

# 高速道路における有料制の採用比率(1995)

The ratio of the toll road in the highway



統計とグラフでみる高速道路 (平成10年版)

(C)Institute for Transport Policy Studies Mr. Yasuyuki NIGAKI 2002

# 5 - 2 . 道路整備 運営・管理の現状

Present condition of construction, operation

## 道路の分類と役割分担 (日本の場合)

Classification and role share of our country

道路分類	計画策定	保有	建設・維持 管理	費用負担
都市間高速道路 ・ 高速自動車国道 ・ 本州四国連絡橋	国	公団	公団	国・公団
都市内高速道路 ・ 首都高速道路 ・ 阪神高速道路	国・自治体	公団	公団	国・公団 自治体
一般有料道路	国・自治体	公団・公社	公団・公社	国・公団 公社・自治体

**特徴** 高速道路は全路線有料制を採用。  
 財政投融资資金により建設 料金収入により維持・  
 管理、借入金償却。  
 国費(特定財源) 投入率は45年平均13.3% (JH)

高速道路便覧より

## 欧米各国の高速道路整備の役割分担 Case of a foreign country

	道路分類	計画策定	保有	建設・維持・管理	費用負担
アメリカ	INTERSTATE Other Freeway & Expressway	連邦	連邦	州	連邦・州
イギリス	Trunk Mortorway Principal Mortorway	国	国	道路庁 (国の外郭団体)	国
フランス	Autoroute	国 (設備・交通・住宅省)	国 (設備・交通・住宅省)	特殊法人SEM 及び認可会社 (民間)	国 (設備・交通・住宅省)
イタリア	Autostrada	ANAS (道路庁)	ANAS (道路庁)	アウトストラテ 他25の特許会社(民間)	ANAS (道路庁)
ドイツ	Bundesautobahnen	連邦 (交通省)	連邦 (交通省)	州	連邦 (交通省)

資料参考：高速道路調査会HPより

# 5 - 3 . 国際比較 International comparison

保有主体は公的機関が担当、国は全体計画策定及び公的助成で関与



## 有料道路の事業主体 Organization of the toll road

国名 有料割合	運 営	維持管理	建 設	保 有	国の関与 (自治体含む)	
<b>日本</b> 100%	公団(特殊法人:4社)及び公社				←	計画策定 公的助成
<b>イタリア</b> 86.2%	特許会社 (アウトストラテ社他民間:26社)			ANAS (道路庁)	←	計画策定 公的助成
<b>フランス</b> 74%	認可会社(民間:2社)			国	←	計画策定 公的助成
	SEM(混合経済会社:6社) 他特殊会社			国	←	

## 6 . 港湾の上下分離 Port services

### 6 - 1 . 港湾政策の動向 Trend of the Policy

### 6 - 2 . 港湾整備 運営・管理の現状 Present condition of construction,operation

### 6 - 3 . 国際比較 International comparison

## 6 - 1 . 港湾政策の動向 Trend of the Policy

### 『新たな「港湾の開発等に関する基本方針」』

港湾審答申39号(平成8年10月)

効率的な港湾の管理運営(第3セクター等の活用)  
入出港手続の簡素化、情報化の促進等(運営費抑制)

### 『経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について』

港湾審答申(平成11年12月)

重要度の高い施設に重点的な投資(財政負担率見直)  
「公共方式」、「公社方式」+「新方式」

### 『21世紀初頭における総合的な交通政策の基本的方向について』

運政審答申20号(平成12年10月)

管理運営方式の改善  
港湾の24時間フルオープン化

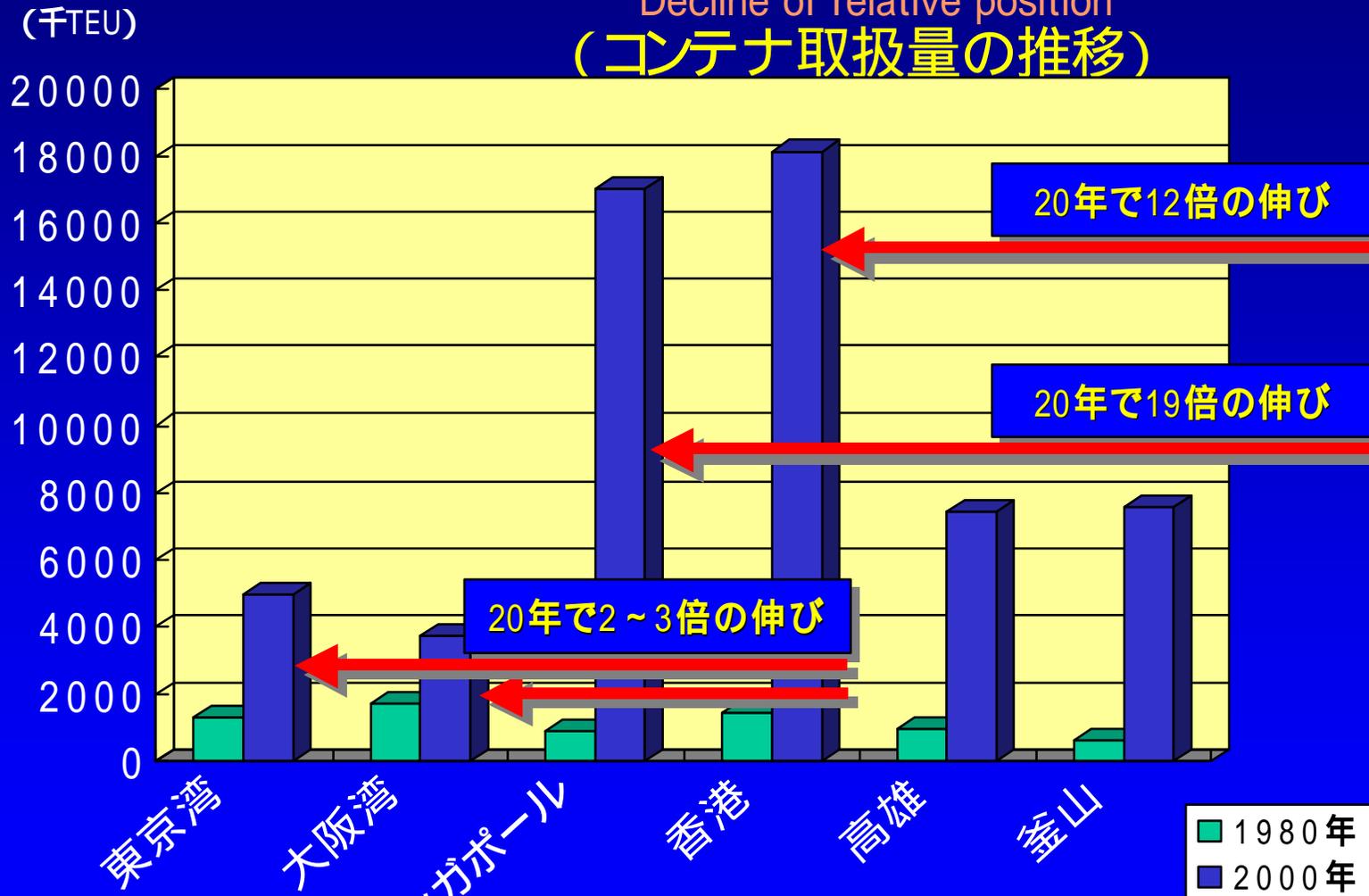
# わが国港湾事業の現状

Present condition of the port business

## 相対的な地位が低下するわが国港湾

Decline of relative position

### (コンテナ取扱量の推移)

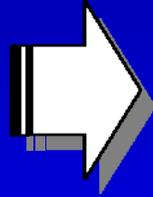


# わが国港湾事業の課題

Subject of the port business of our country

アジア諸国の経済発展により、港湾マーケットにおけるわが国の相対的重要性・競争力が低下

## 課題



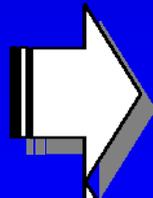
### 1. 港湾サービス水準の低さ

港湾手続きのワンストップ化

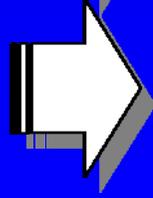
24時間サービス化

ターミナルオペレーションの自動化

貨物の滞留時間が長い



### 2. 港湾利用料金が低い

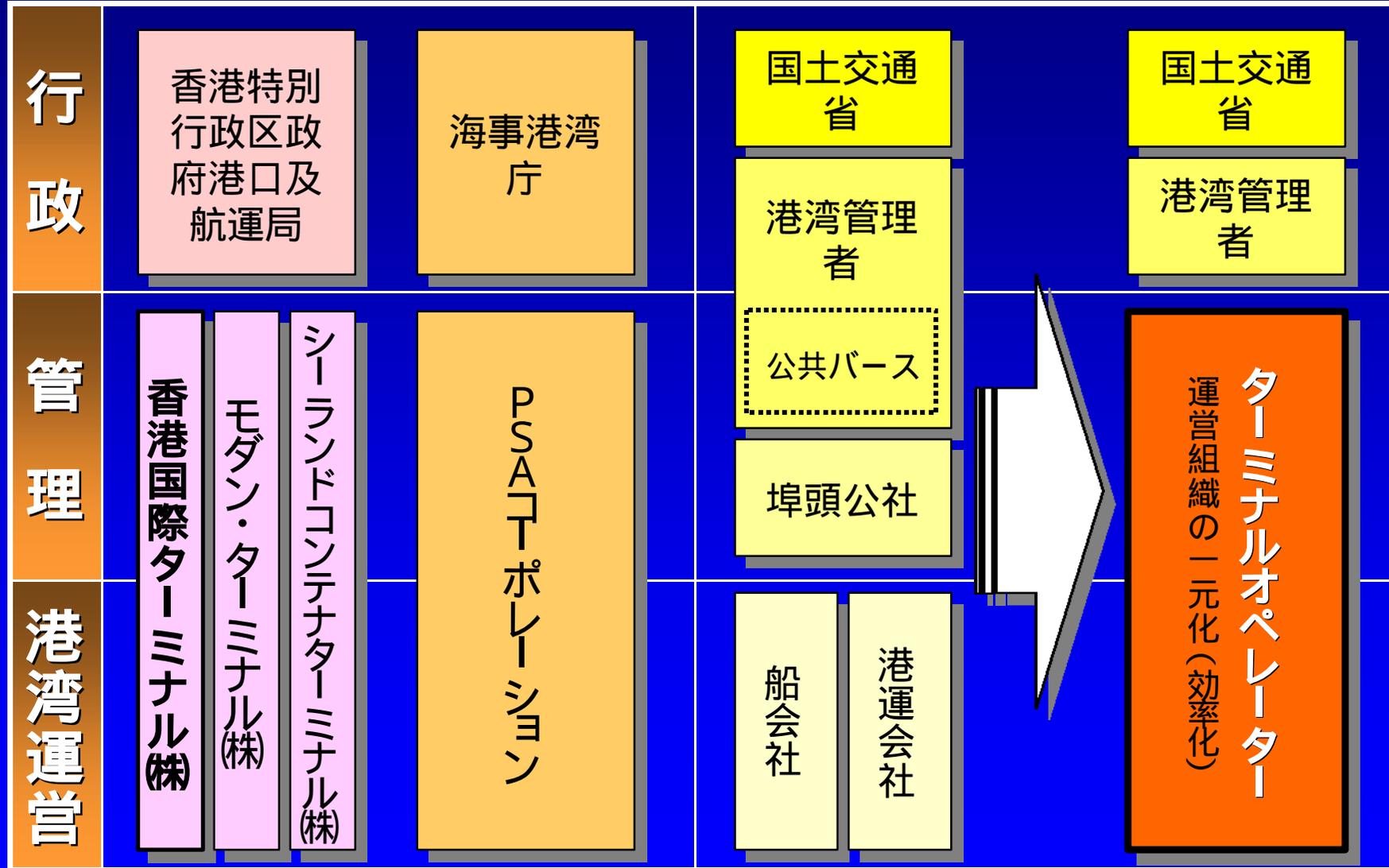


### 3. 港湾の運営における企業性の不足

# わが国港湾が目指す方向

Direction where the port of our country aims at

(香港) (シンガポール) (日本)



# わが国港湾施設の整備・管理運営方式

Construction ,management system of harbor facilities

		公共方式	公社方式	新方式	PFI方式
整備・管理 主体	岸壁	■	■	■	■
	後背地				
	上物 GC含む		■	■	■
ターミナル ・オペレーター		■			■

新方式は平成10年度、PFI方式は平成12年度から新に創設された制度 (港湾局資料)

# 6 - 2 . 港湾整備 運営・管理の現状

Present condition of construction, operation

## 港湾整備、運営・管理形態の比較

	シンガ ポール	香 港	高 雄	釜 山	ハンブ ルグ	ロッテル ダム	ルアー ブル	ひびき CT	常陸 那珂
管 理 主 体	[Redacted]								
整 備 主 体									
コンテナ -ミナル 運 営									

資料参考：「現代日本経済と港湾」より

# 事例 - 1 : わが国初の外資参入による港湾整備 ひびきコンテナターミナル

- ・ 供用開始年次(第1期整備) : 2003年
- ・ 岸壁 : 水深15m / 2バース  
水深10m / 2バース
- ・ コンテナ取扱量 : 50万TEU/年~
- ・ コンテナターミナル面積 : 約43ha



第1期整備地区

PFI事業者が  
整備・維持管理

公共で整備・維持管理

## PFI事業者の業務範囲

GC、荷役機械の整備・維持管理

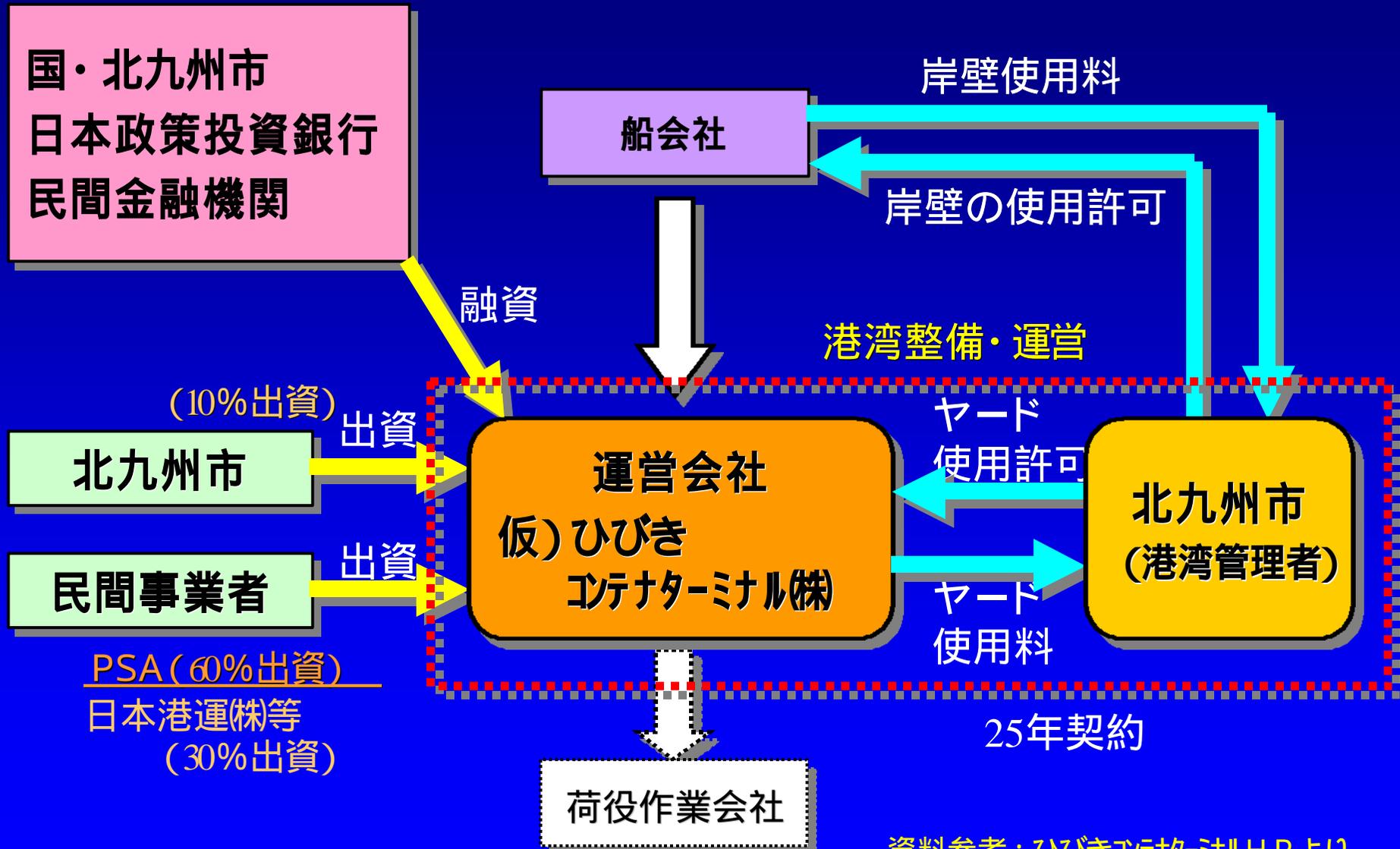
オペレーションシステムの構築・維持管理  
(管理等建設含む)

コンテナターミナルの運営

コンテナ貨物等確保のための集貨、  
航路誘致活動

資料参考：ひびきコンテナターミナルHPより

# ひびきコンテナターミナルの事業スキーム



## 事例 - 2 : 港湾運営民営化の先駆け

### シンガポール港

- ・バース数: 37バース
- ・岸壁延長: 10,400m
- ・GC規模: 118基
- ・面積: 339ha



写真: PSAHPより

### 管理運営 (上部構造)

- PSA (民間: 97年民営化)  
PSA Corporation Ltd
- ・ヤード舗装 GC、上物施設整備
- ・ターミナル運営
- ・港湾施設の維持・管理

### 港湾整備 (下部構造)

- MPA (シンガポール海事港湾局: 港湾管理者)
- PSA (民間: 97年民営化)
- ・埋立 岸壁 バース整備
- ・ヤード整備
- 底地はMPAが保有

# 事例 - 3 : 地方自治体による港湾整備

## ハンブルグ(ドイツ)

- ・バース数: 23バース
- ・岸壁延長: 6,533m
- ・GC規模: 42基
- ・面積: 318ha



写真:ハンブルグ港HPより

### 管理運営(上部構造)

HHLA, EUROGATE,  
TCT, UCT(民間4社)

- ・ヤード舗装 GC、  
上物施設整備
- ・ターミナル運営
- ・港湾施設の維持・管理
- ・市より30年リース

### 港湾整備(下部構造)

ハンブルグ市  
(港湾管理者)

- ・埋立 岸壁・バース整備
- ・ヤード整備

# 6 - 3 . 国際比較 International comparison

アジアは国の関与大(国策)、欧州は地方が主体。  
 オペレーションは民間による一括管理  
**港湾の事業主体** Organization of the port



国名	運営	維持管理	建設	保有	国の関与 (自治体含む)
日本	港運事業者 オペレーション	国・港湾管理者・埠頭公社 上下一体整備			← 直轄・助成
		上物施設、オペレーション( PFI事業者)			← 公的助成
		下物施設			← 直轄、助成
アジア諸国		上物施設、オペレーション( シンガポール、香港)			← 公的助成
		下物施設	(保有のみ)		← 直轄・助成
		上物施設、オペレーション			← 公的助成
		下物施設：岸壁、バース整備			← 直轄
欧州諸国		上物施設、オペレーション			← 助成無し
		下物施設：岸壁、バース整備			← (地方直轄)

## 7. 上下分離の効果 Effect

### 7 - 1. モード毎の特性 Characteristic

### 7 - 2. 上下分離の利害得失 Advantages and disadvantage

## 7 - 1 . モード毎の特性 Characteristic

### 鉄道

Rail services

欧州はオープンアクセスを指向した分離政策、わが国は民間形態での限界から、鉄道事業への公的機関関与による事業推進を目的。

### 空港

Airport services

競争力の強化、公側財政負担の軽減を目的に一体民営化への動き。アジア諸国は戦略的な空港整備を展開。

### 道路

Road services

公共、民間の整備、運営・管理する有料道路が混在しているが、保有は国及び公的機関。

### 港湾

Port services

岸壁等インフラ施設は公側で担当、サービス向上に資するオペレーティングと関連施設を民間で担当。

## 7 - 2 . 上下分離の利害得失 Advantages and disadvantage

	一体民営	上下分離	一体公営
鉄道事業	整備・運営リスク大 効率化・サービス向上 公的助成は原則無い	整備の促進(リスク分担) 効率化・サービス向上 外部効果の内部化 社会的判断が可能	整備・運営リスク大 サービスの硬直化 社会的判断が可能
空港事業	空港運営の潮流 効率化・サービス向上 一体運用による経営 インセンティブ向上	整備の促進(リスク分担) 経営インセンティブが一体 民営に比べ弱い	整備・運営リスク大 収入プール制により経営 インセンティブが働きにくい
道路事業	整備・運営リスク大 効率化、サービス向上 新規整備、事業継続 は経営判断による	整備の促進(リスク分担) 効率化・サービス向上 社会的判断が可能	整備・運営リスク大 非効率、サービス硬直化 社会的判断が可能
港湾事業	実例は少ない(特定荷 主専用の港湾はある)	整備の促進(リスク分担) オペレーティングの一括管 理による効率化、サービス 向上	整備・運営リスク大 オペレーションの自由度が 低い(専用貸不可or専用 貸のみ) 不効率

## 7 - 2 . 上下分離の利害得失 Advantages and disadvantage

	一体民営	上下分離	一体公営
鉄道事業	整備・運営リスク大 効率化・サービス向上 公的助成は	整備の促進(リスク分担) 効率化・サービス向上 一部効果の内部化 社会的判断が可能	整備・運営リスク大 サービスの硬直化 社会的判断が可能
空港事業	空港運営の潮流 効率化・サービス向上 一体運用による経営 インセンティブ向上	整備の促進(リスク分担) 経営インセンティブが一体	整備・運営リスク大 収入プール制により経営 インセンティブが働きにくい
道路事業	整備・運営リスク大 効率化・サービス向上 は経営判断による	整備の促進(リスク分担) 効率化・サービス向上	整備・運営リスク大 非効率 サービス硬直化 役員判断が可能
港湾事業	実例は少ない(特定荷 主専用の港湾はある)	整備の促進(リスク分担) オペレーティングの責任管 理による効率化、 向上	整備・運営リスク大 オペレーションの自由度が 用貸不可or専用 不効率

方向性

方向性

方向性

方向性

『民営化によって広範囲な国民が  
資本を所有する民主主義という夢  
を実現しようと考えた。

国民が家を持ち、株式を持ち、  
社会に利害関係を持ち、次の世  
代に残す富を持つ国、そういう国  
を実現したかった。』

Margaret Thatcher

以上で発表を終わります  
ありがとうございました