

3 . 問題点及び改善の方向性

Issues to be solved and Direction of solution

(1)ターミナル運営の在り方

Concerning the Operation and Management

(2)整備及び支援の在り方

Concerning the Construction and Subsidys

(3)港湾管理者制度の在り方

Concerning the Administration (Port Authority)

3 . 問題点及び改善の方向性

Issues and Direction of solution

(1)ターミナル運営の在り方

Concerning the Operation and Management

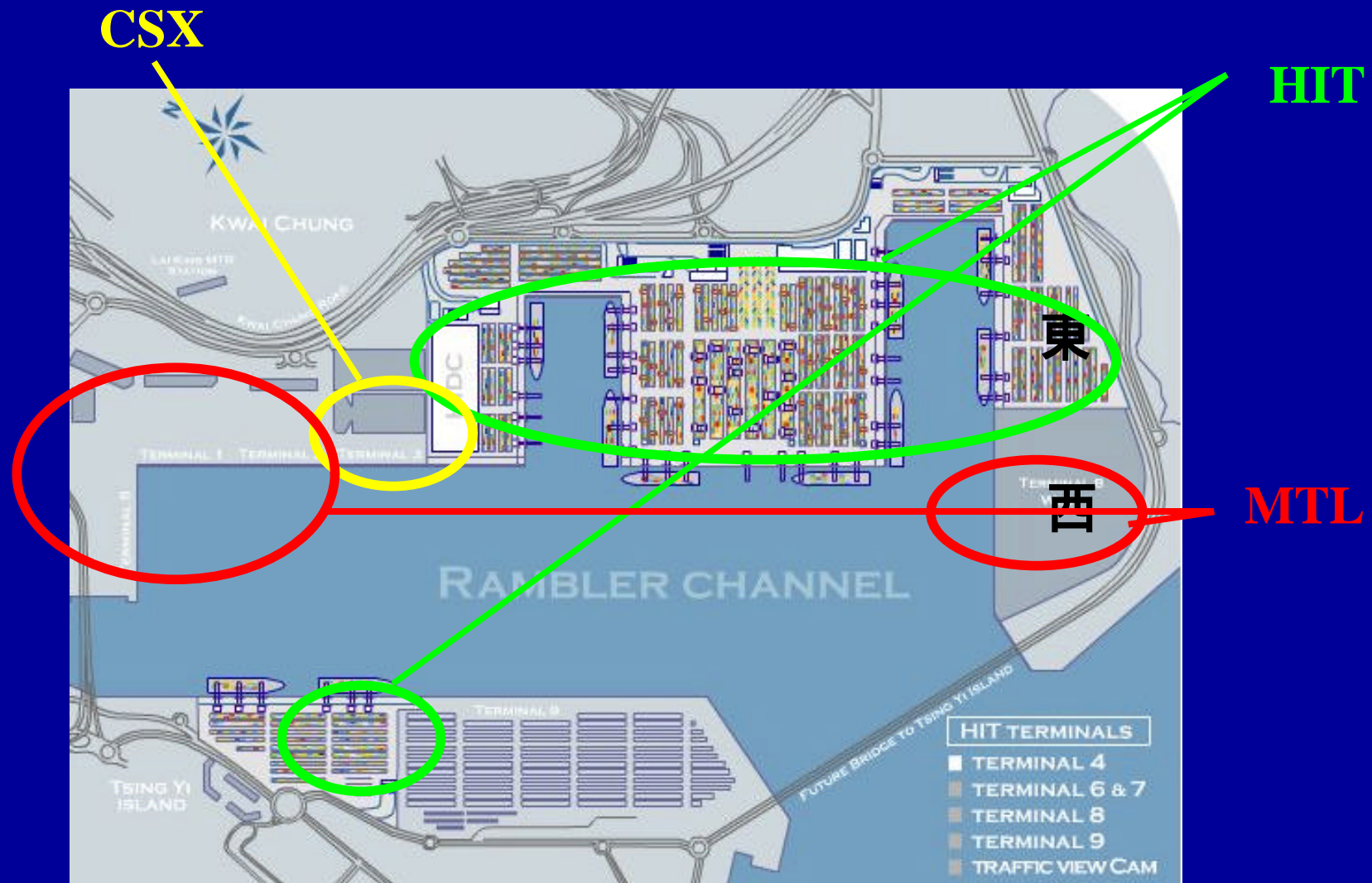
(2)整備及び支援の在り方

Concerning the Construction and Subsidy

(3)港湾管理者制度の在り方

Concerning the Administration (Port Authority)

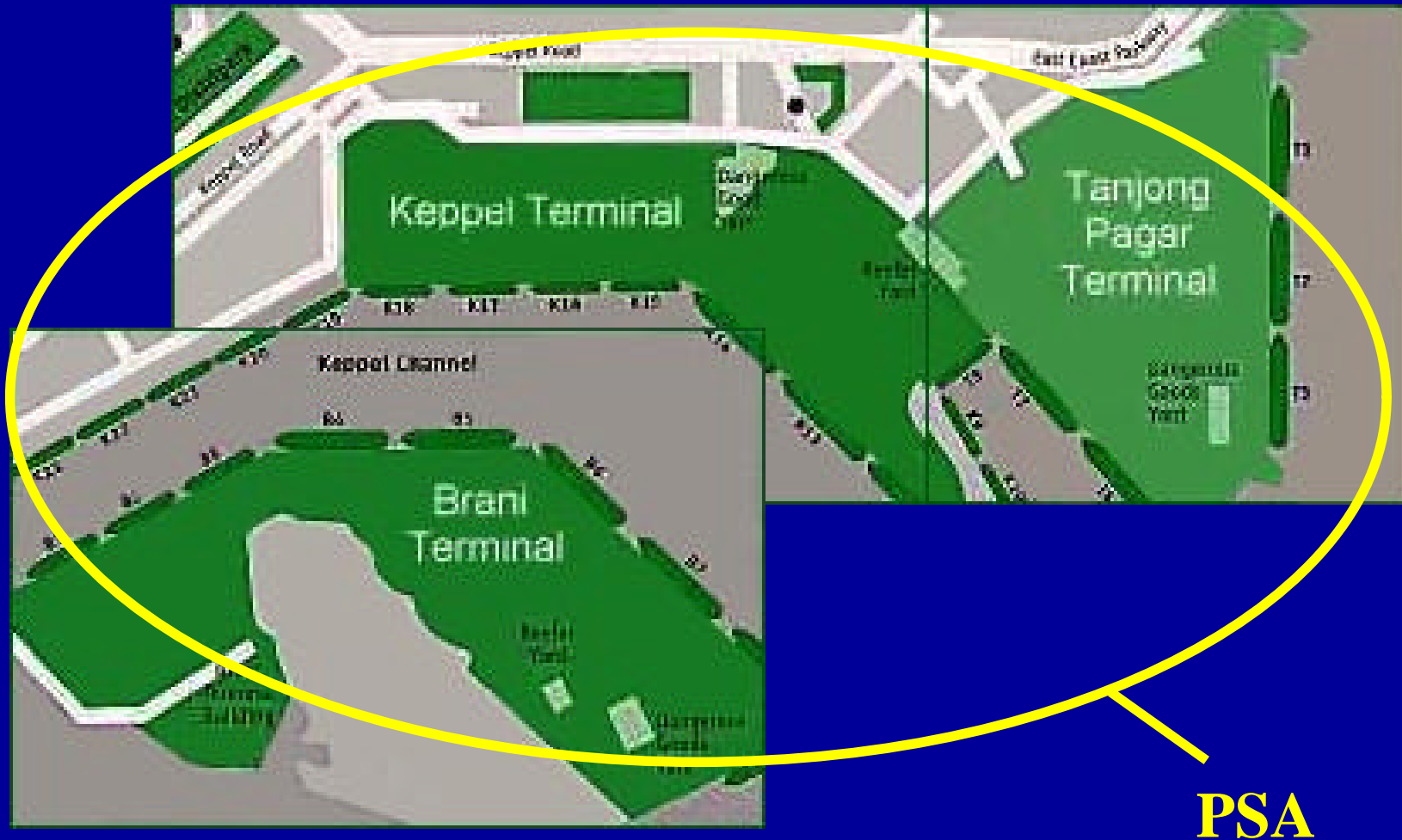
香港 Hongkong



HIT HP

3. 問題点及び改善の方向性 (1)ターミナル運営の在り方

シンガポール Singapore



出典: PSA CORP. HP

3. 問題点及び改善の方向性 (1)ターミナル運営の在り方

(C)Tomonori NAGASE, Institute for Transport Policy Studies, 2002

Hommoku CT

公社バーズ

**APL
MOL
K-LINE**

出典：横浜市港湾局ホームページ



3. 問題点及び改善の方向性 (1)ターミナル運営の在り方

合併後の銀行ATM

Separate ATMs of the BK

旧A銀行(a出張所)

旧B銀行(b出張所)

運営一元化

効率的なバースの割り当て
空きバースの解消

3. 問題点及び改善の方向性 (1)ターミナル運営の在り方

公社制度の沿革

History of Japanese public companies

< 1967 > 外貿埠頭公団の設立

(目的)

コンテナース不足への対応
専用使用の可能化



地方分権
行政改革

< 1981 > 地方埠頭公社へ承継

(目的)

同上

3. 問題点及び改善の方向性 (1)ターミナル運営の在り方

コンテナバース整備・運営制度

Types of construction and management of container berth

< 公共方式 >

整備：国 自治体

資金：公的資金

公物：専用使用不可

問題点：利用効率低い

< 公社方式 >

整備：公社

資金：借入金

公物でない：専用使用可

問題点：諸料金高い

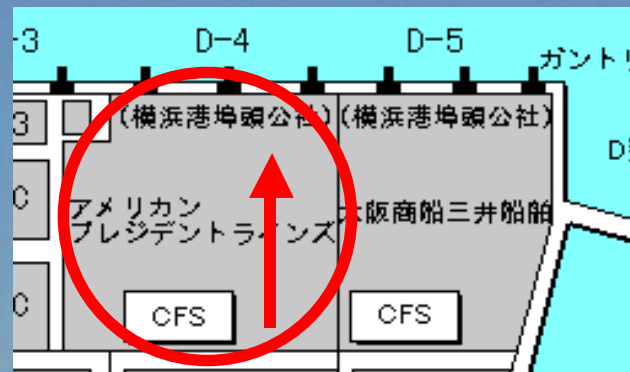
3. 問題点及び改善の方向性 (1)ターミナル運営の在り方

Exclusive use of Public Berth

Exclusive use of Public Berth



(C)Tomonori NAGASE, Institute for Transport Policy Studies, 2002



**APL専用
バース**
APL's Dedicated Berth

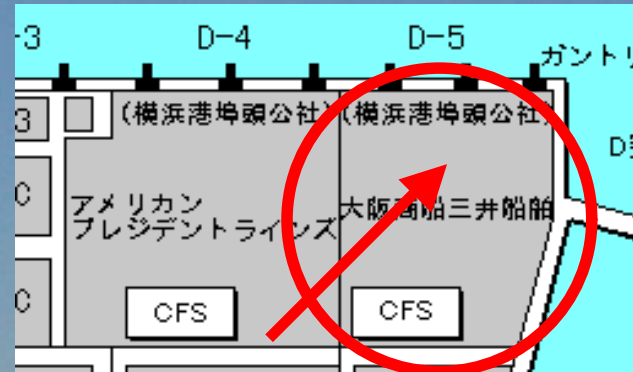


3. 問題点及び改善の方向性 (1)ターミナル運営の在り方

(C)Tomonori NAGASE, Institute for Transport Policy Studies, 2002

MOL専用バース

MOL's Dedicated Berth



3. 問題点及び改善の方向性 (1)ターミナル運営の在り方

(C) Tomonori NAGASE, Institute for Transport Policy Studies, 2002

国有財産と使用収益

Using and earning licenses of government-owned property

国有財産法

私権設定の制限(§ 18)

用途又は目的を妨げない範囲内での使用収益許可(同)

港湾法

港湾管理者による不平等取扱の禁止(§ 13)

国が負担等した港湾施設の一般公衆利用の原則
と貸付等の認可制(§ 46)



空港施設の取扱は？

3. 問題点及び改善の方向性 (1)ターミナル運営の在り方

国有財産と使用収益(空港施設)

Using and earning licenses of government-owned property
(Airport Facilities)

国有財産法

私権設定の制限(§18)

用途又は目的を妨げない範囲内での使用収益許可(同)

基準：財務省通達(S37 蔵管第1号)



空港整備法

特に規定なし

通達1(1) 空港における給油施設 航空機整備工場のように
当該施設の使用を認めなければ、国の施設の機能又は効用
が発揮できない場合

港湾施設は基準なし？

3. 問題点及び改善の方向性 (1)ターミナル運営の在り方

羽田空港

Haneda Airport



格納庫



整備工場



貨物ターミナル



給油施設



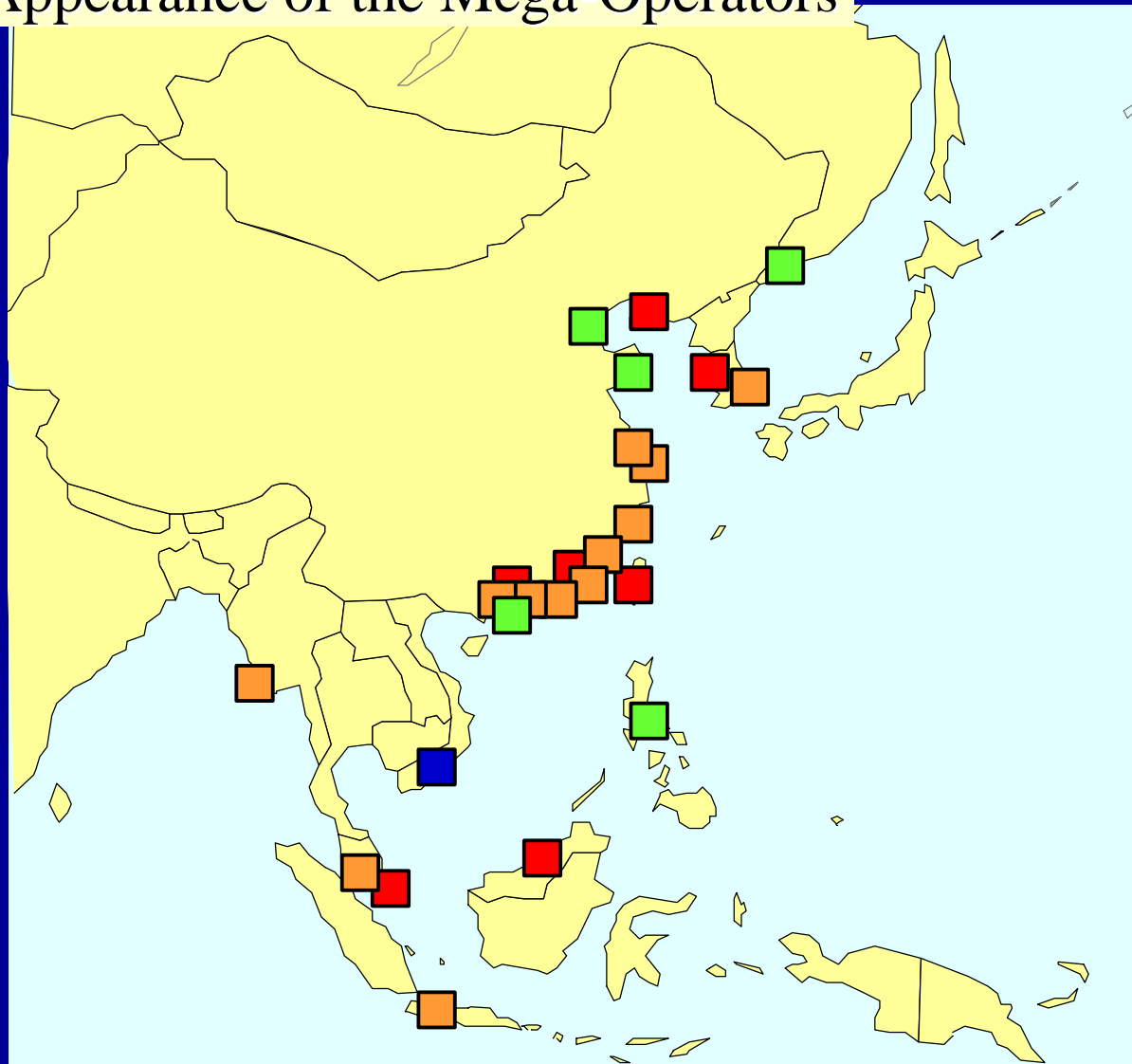
駐車場

3. 問題点及び改善の方向性 (1)ターミナル運営の在り方

(C) Tomonori NAGASE, Institute for Transport Policy Studies, 2002

メガオペレーターの進出

Appearance of the Mega-Operators

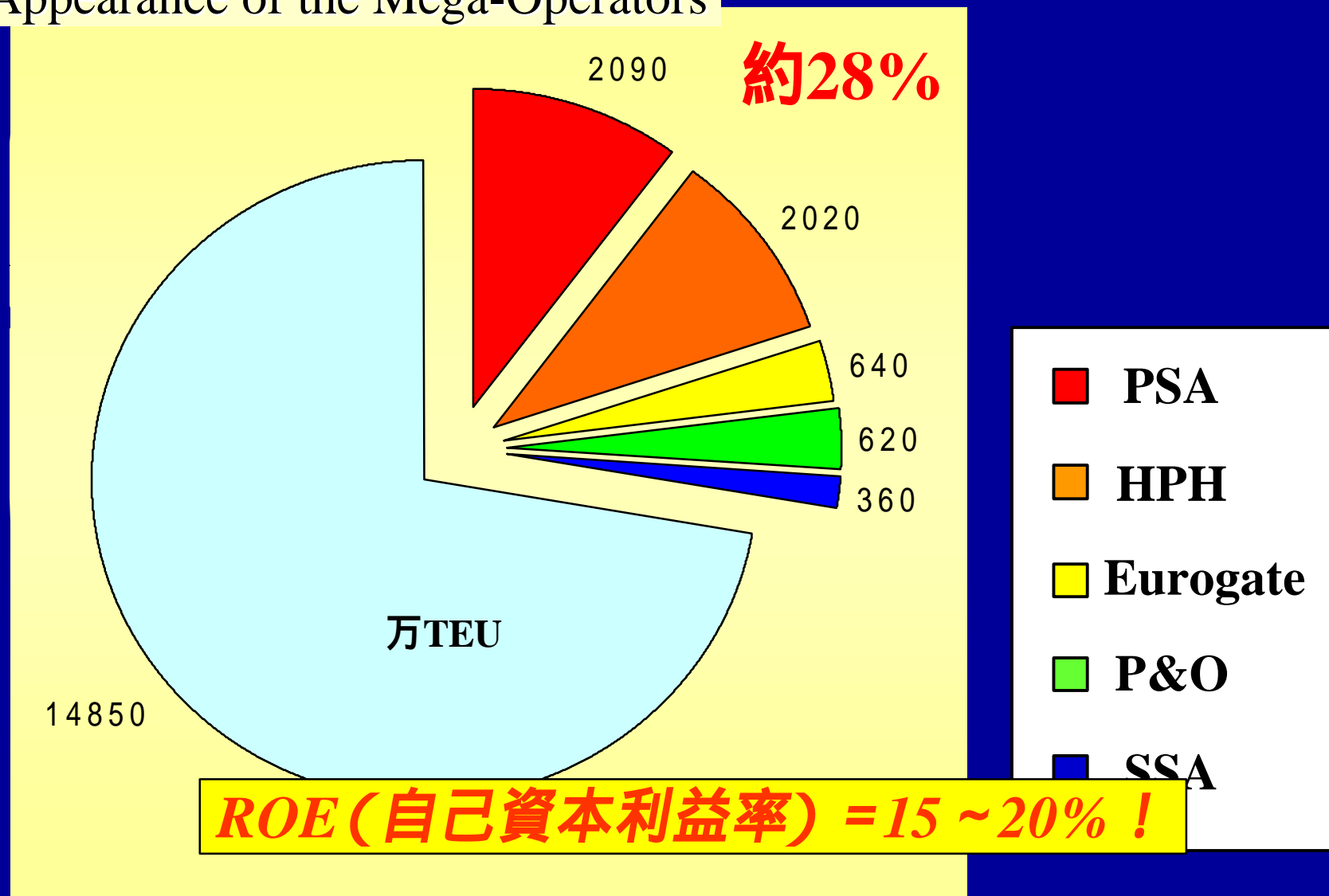


- PSA
- HPH
- Eurogate
- P&O
- SSA

3. 問題点及び改善の方向性 (1)ターミナル運営の在り方

メガオペレーターの進出

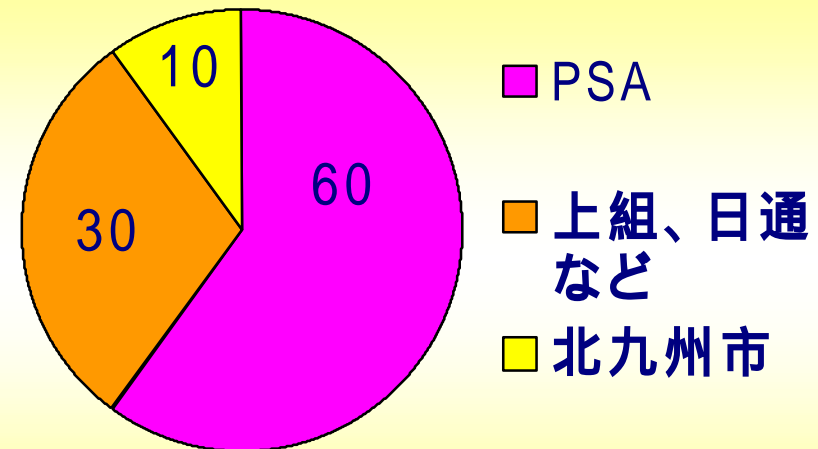
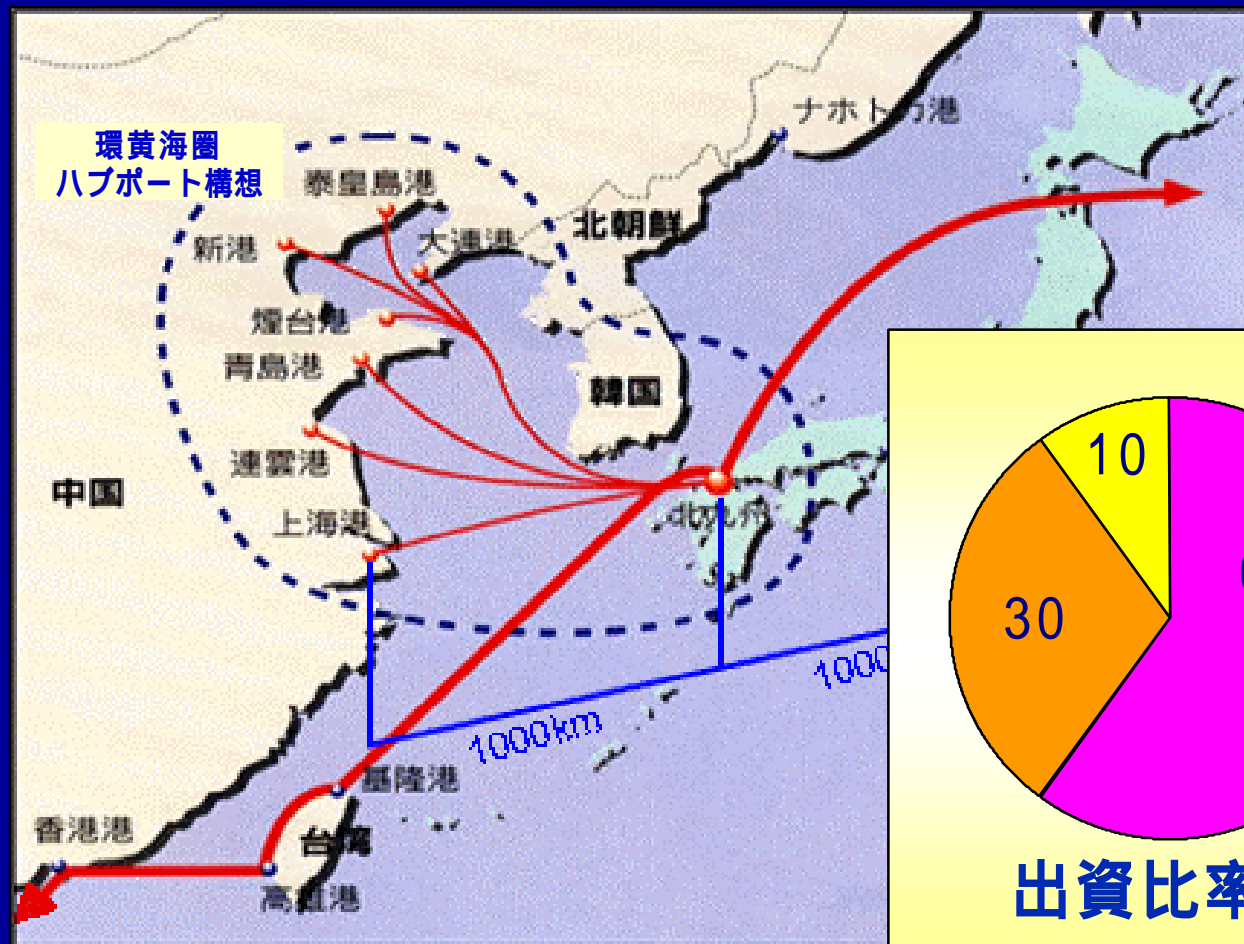
Appearance of the Mega-Operators



3. 問題点及び改善の方向性 (1)ターミナル運営の在り方

我が国へのメガオペレーターの進出 (北九州市：ひびきターミナル)

Entry into Japanese market by the foreign Mega-Operator



出資比率(PFI事業者)

3. 問題点及び改善の方向性 (1)ターミナル運営の在り方

まとめ Summary

(1) 運営

一元化と専門化(外資も視野)
整備方式ごとに異なる

運用方式を改善
国有財産法等の柔軟な解釈
公社制度の見直し

3. 問題点及び改善の方向性 (1)ターミナル運営の在り方

3 . 問題点及び改善の方向性

Issues to be solved and Direction of solution

(1)ターミナル運営の在り方

Issues concerning the Operation

(2)整備及び支援の在り方

Issues concerning the Construction and Subsidies

(3)港湾管理者制度の在り方

Issues concerning the Administration (Port Authority)

コンテナ取扱量ランキング(2000)

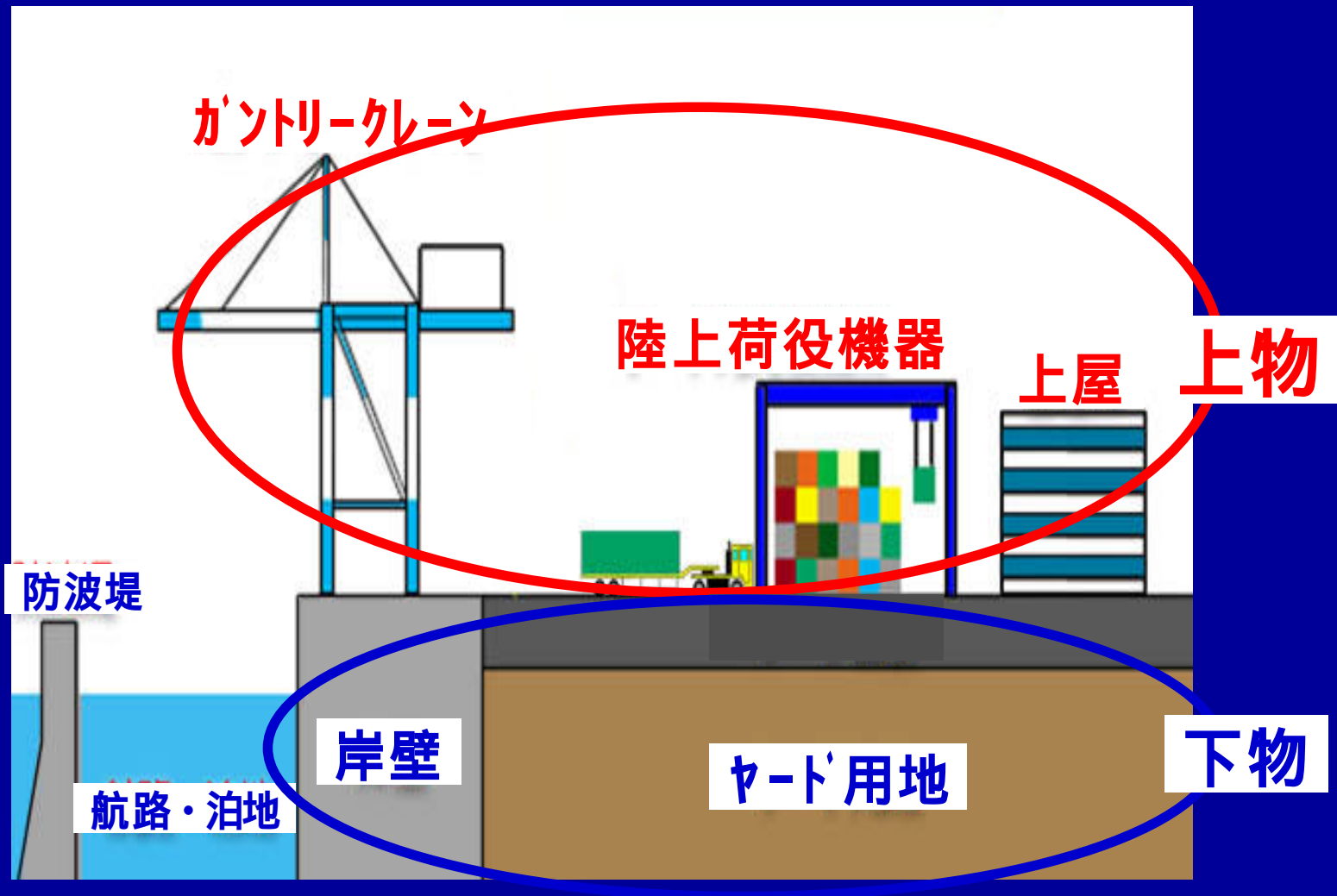
Ports ranking in container throughput

1	香港	1800	China
2	シンガポール	1700	Singapore
3	釜山	750	South Korea
4	高雄	740	Taiwan
5	ロッテルダム	630	Netherlan
6	上海	560	China
7	ロサンゼルス	490	USA(EAST)
8	ロングビーチ	460	USA(EAST)
9	ハンブルグ	420	Germany
10	アントワープ	410	Belgium
11	ポートクラン	320	Malaysia
12	デュバイ	310	UAE
13	NY/NJ	300	USA(WEST)
14	東京	290	JAPAN

百万TEU

3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

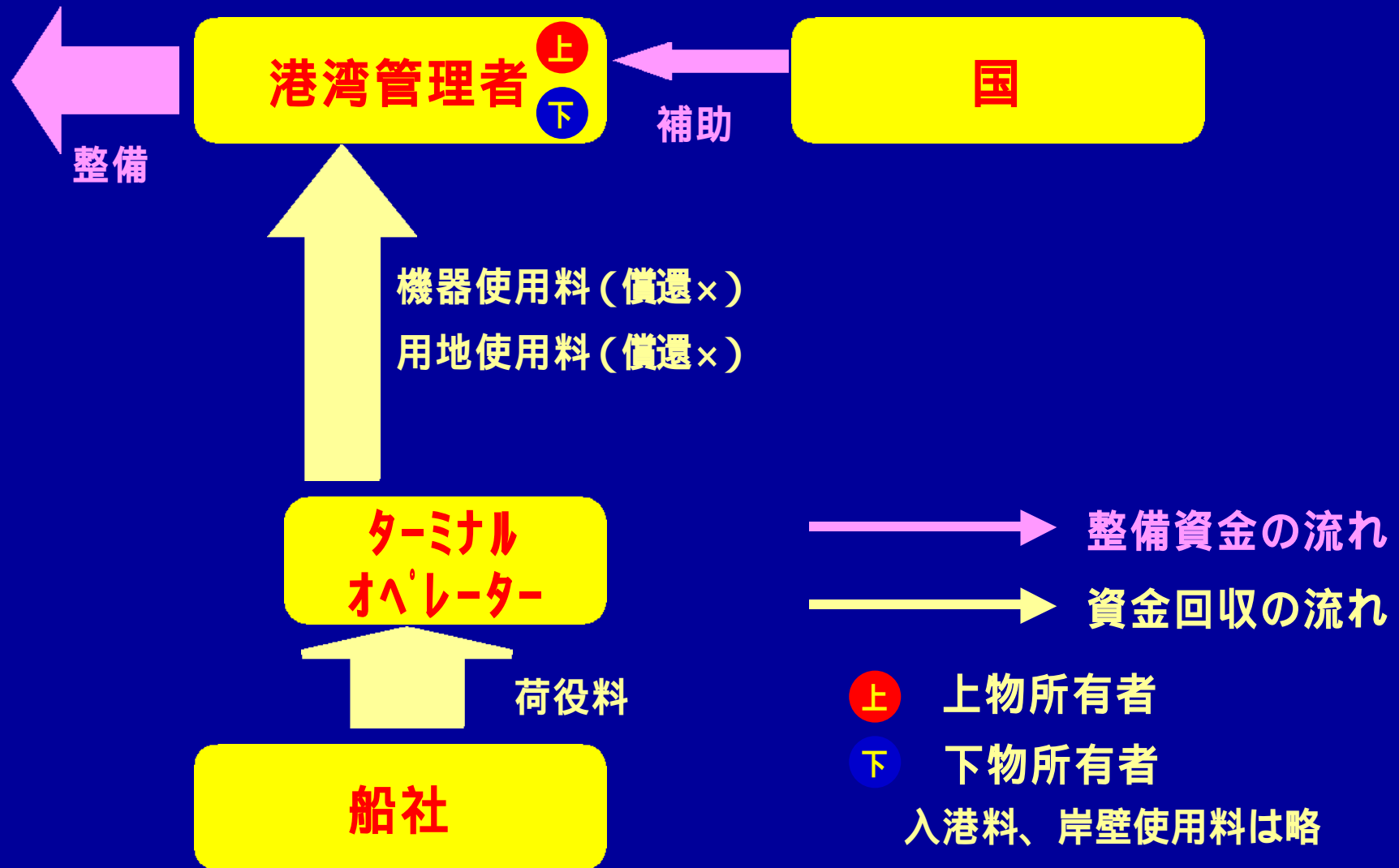
港湾施設 Port Facilities



3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

公共方式

資金の流れ(日本) Actors and cash flow(JAPAN)

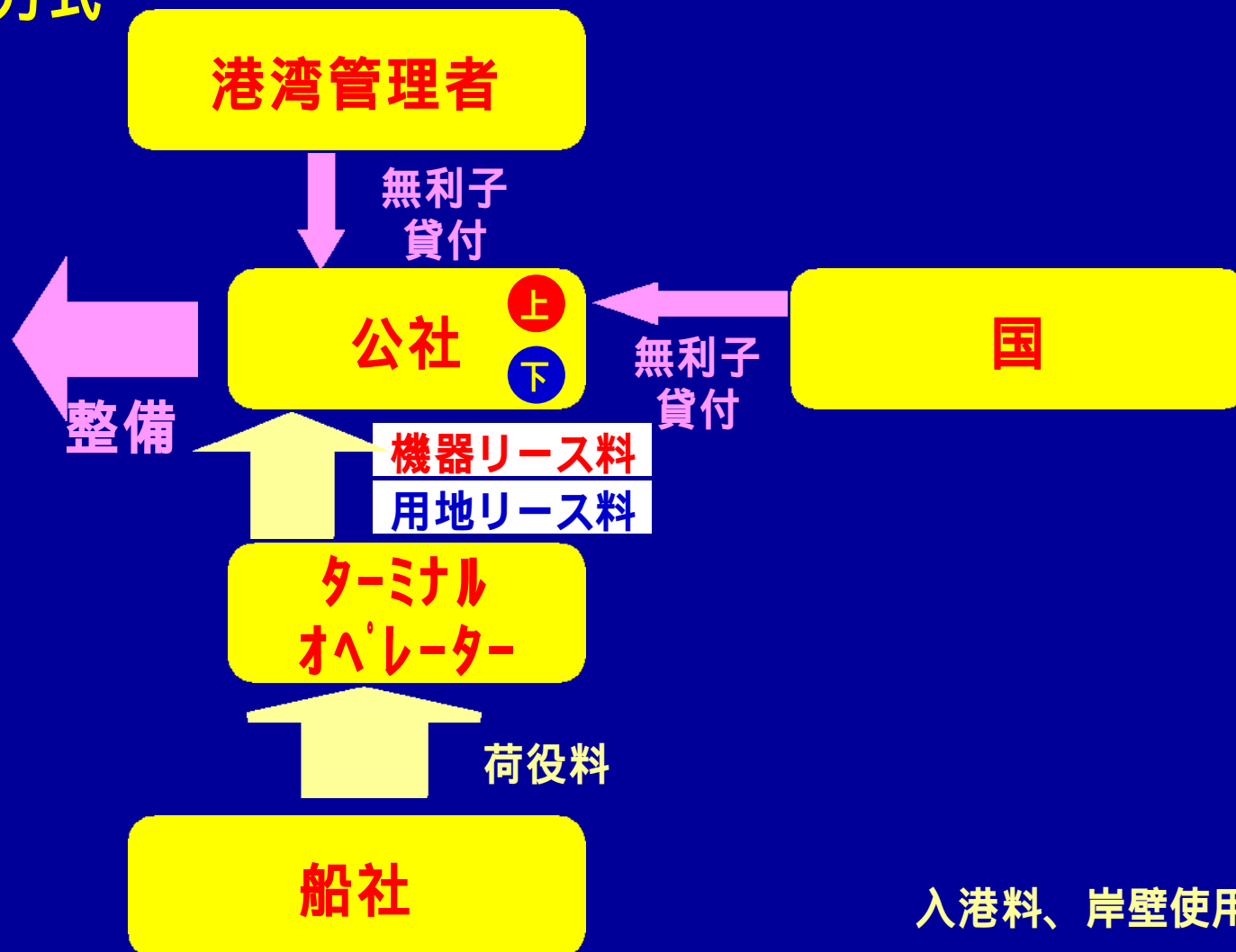


3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

資金の流れ(日本)

Actors and cash flow(JAPAN)

公社方式

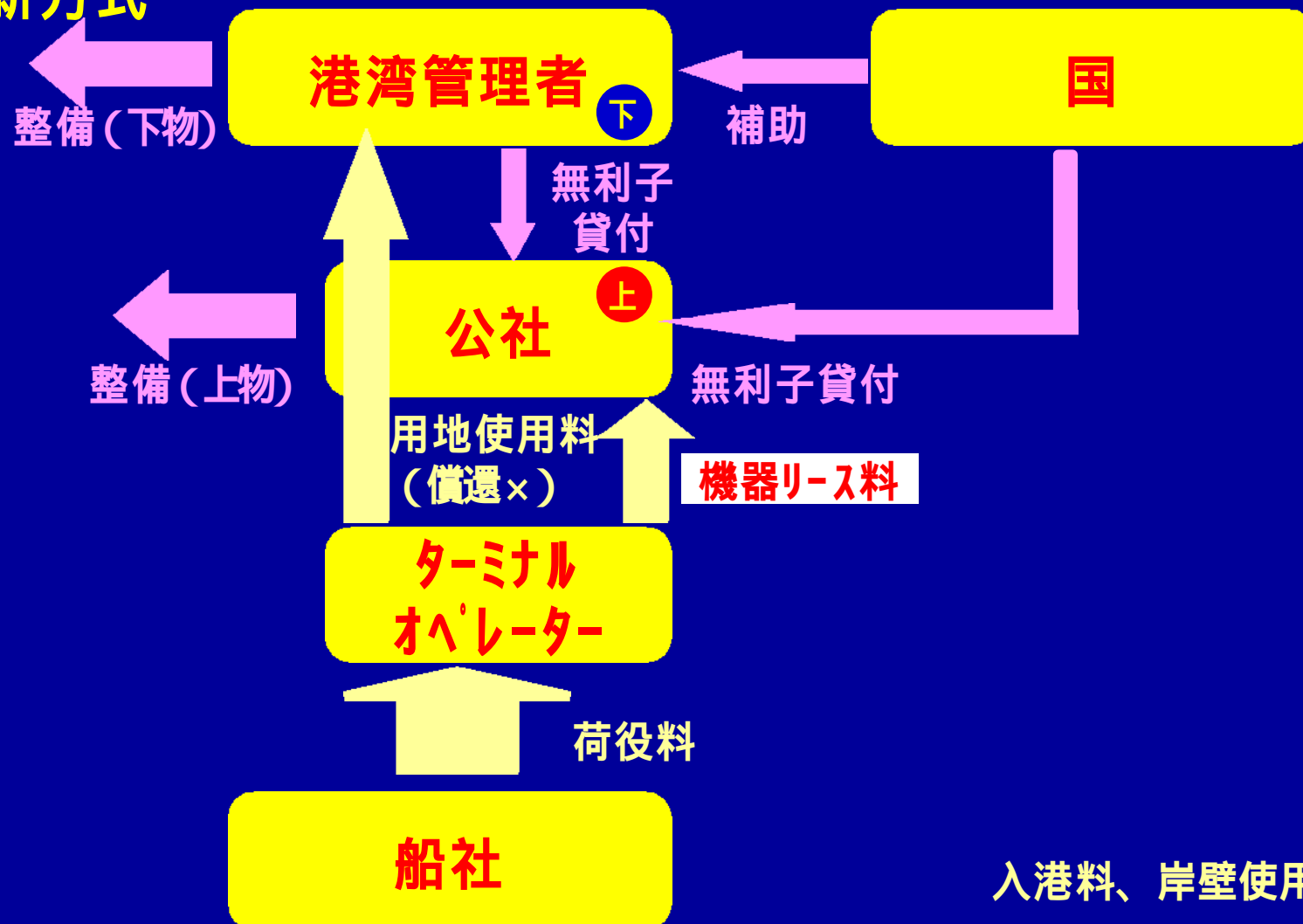


3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

資金の流れ(日本)

Actors and cash flow(JAPAN)

新方式

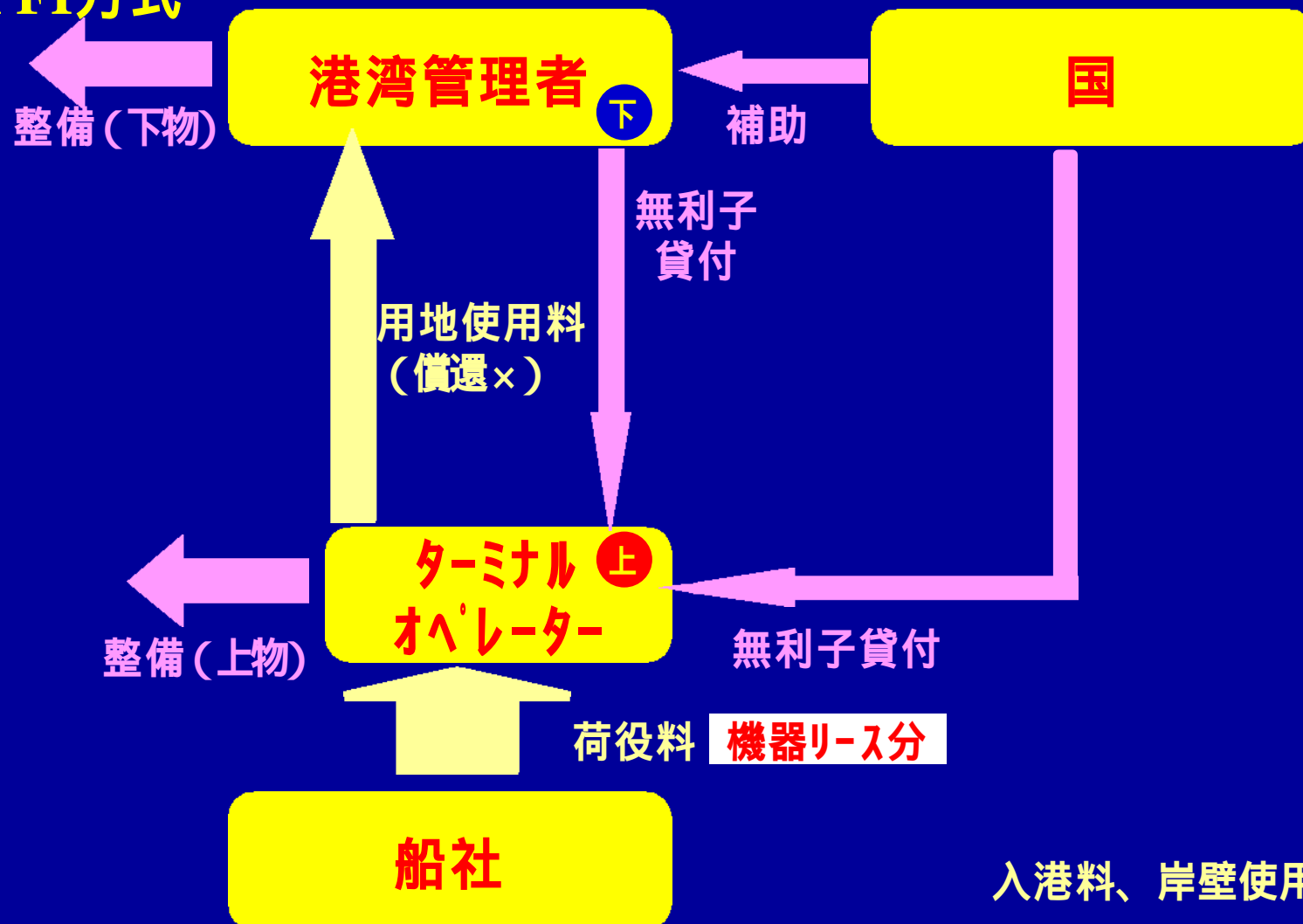


3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

資金の流れ(日本)

Actors and cash flow(JAPAN)

PFI方式

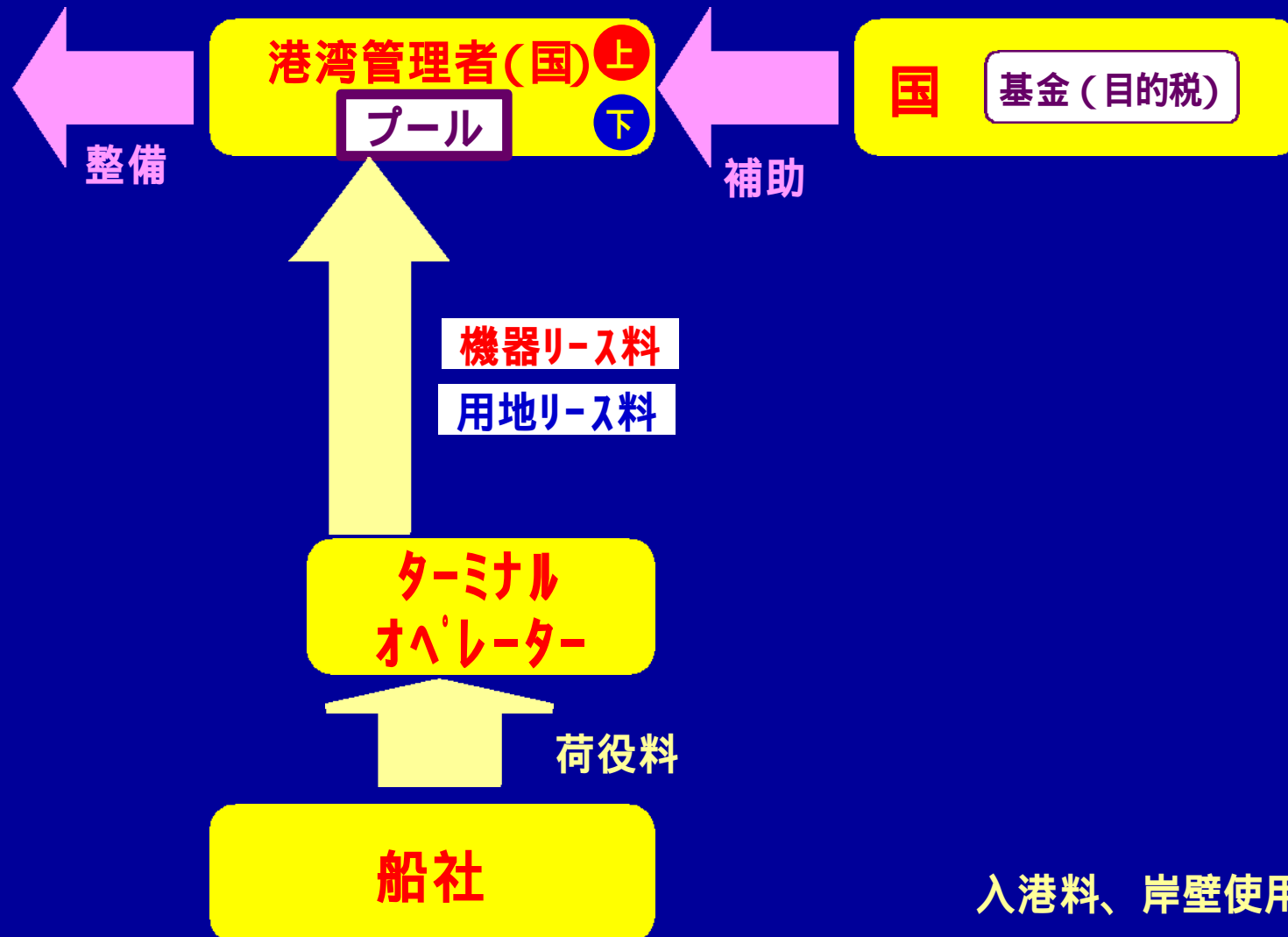


3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

資金の流れ(高雄)

Actors and cash flow(KAOHSIUNG)

公共方式

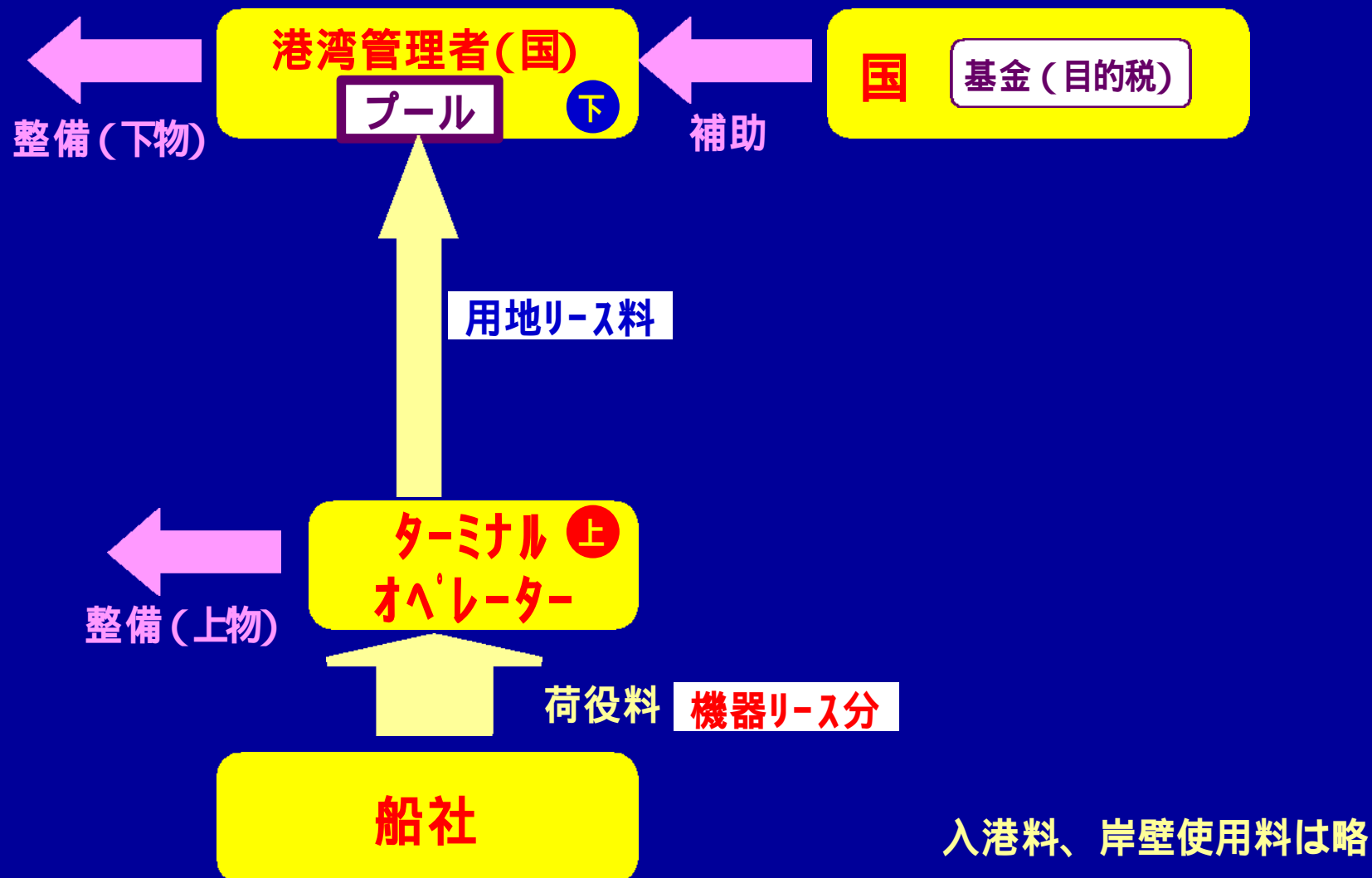


3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

資金の流れ(高雄)

Actors and cash flow(KAOHSIUNG)

民活方式

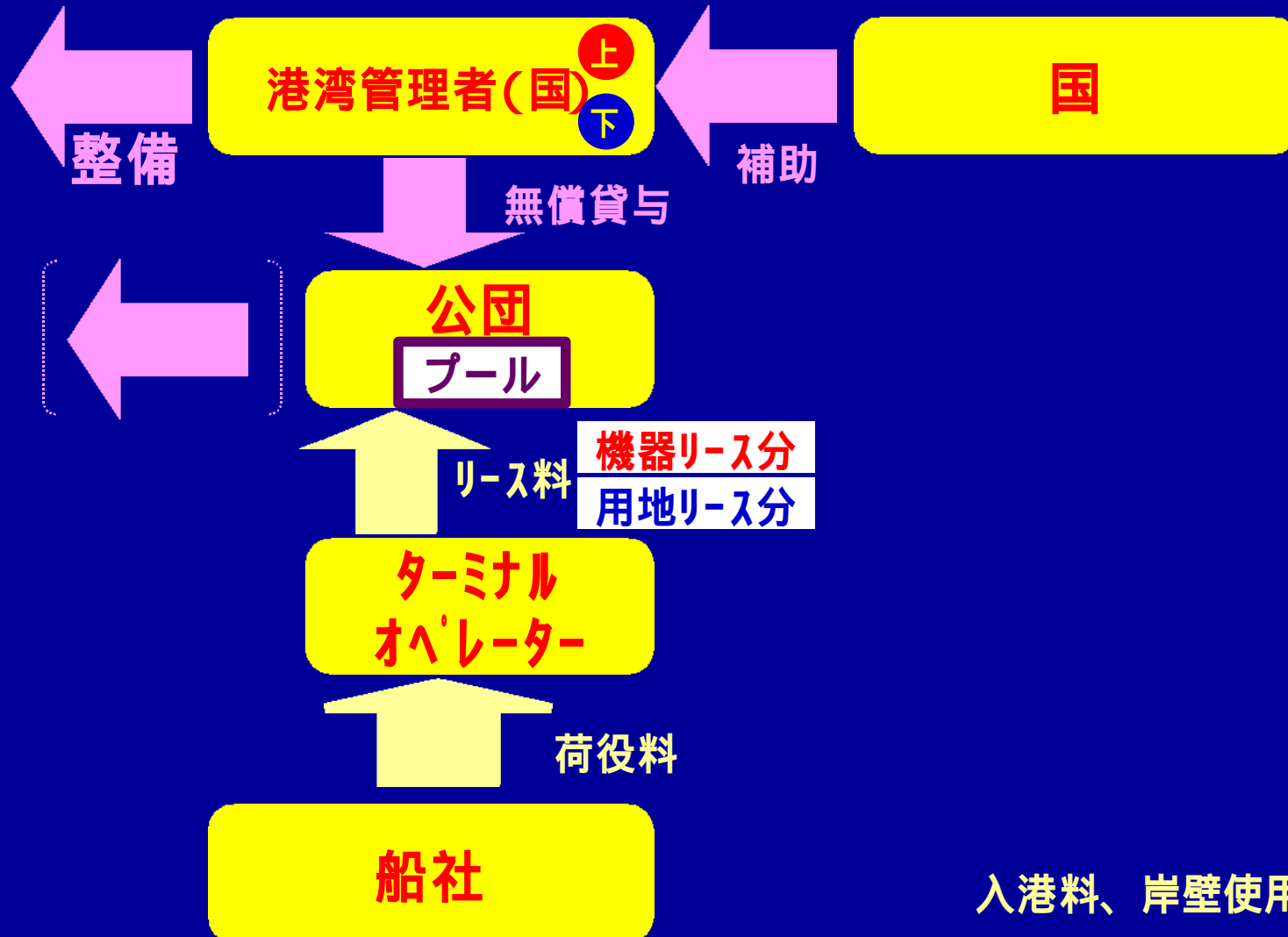


3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

資金の流れ(釜山)

Actors and cash flow(BUSAN)

公共方式

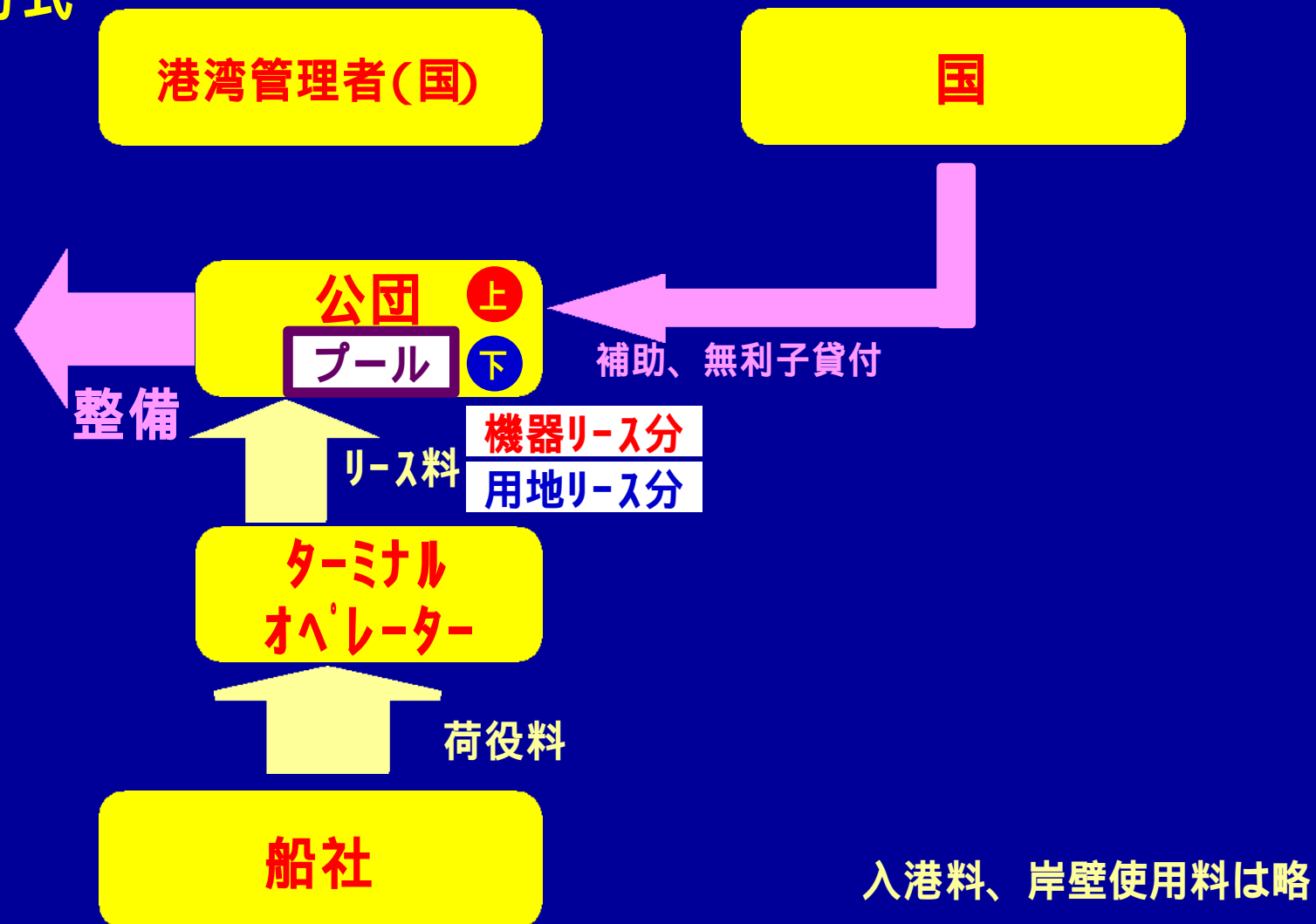


3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

資金の流れ(釜山)

Actors and cash flow(BUSAN)

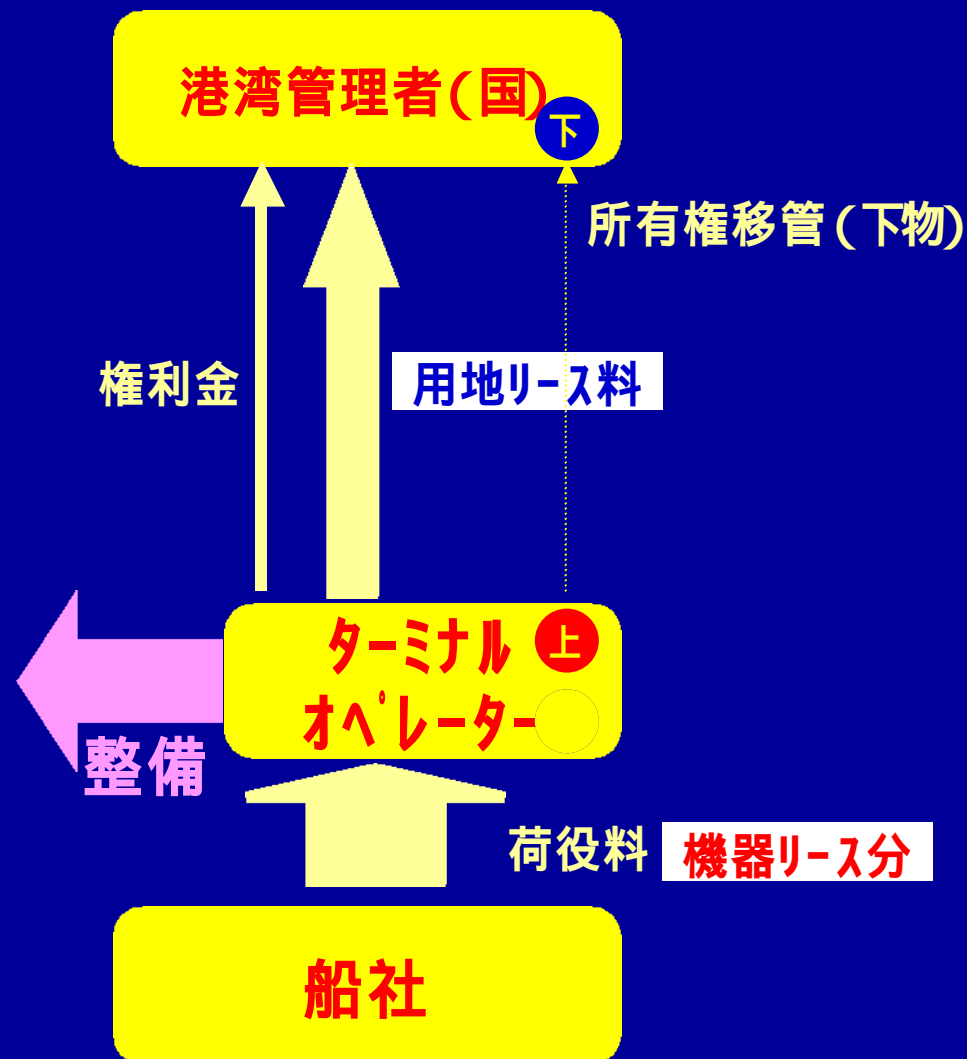
公団方式



3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

資金の流れ(香港)

Actors and cash flow(HONGKONG)

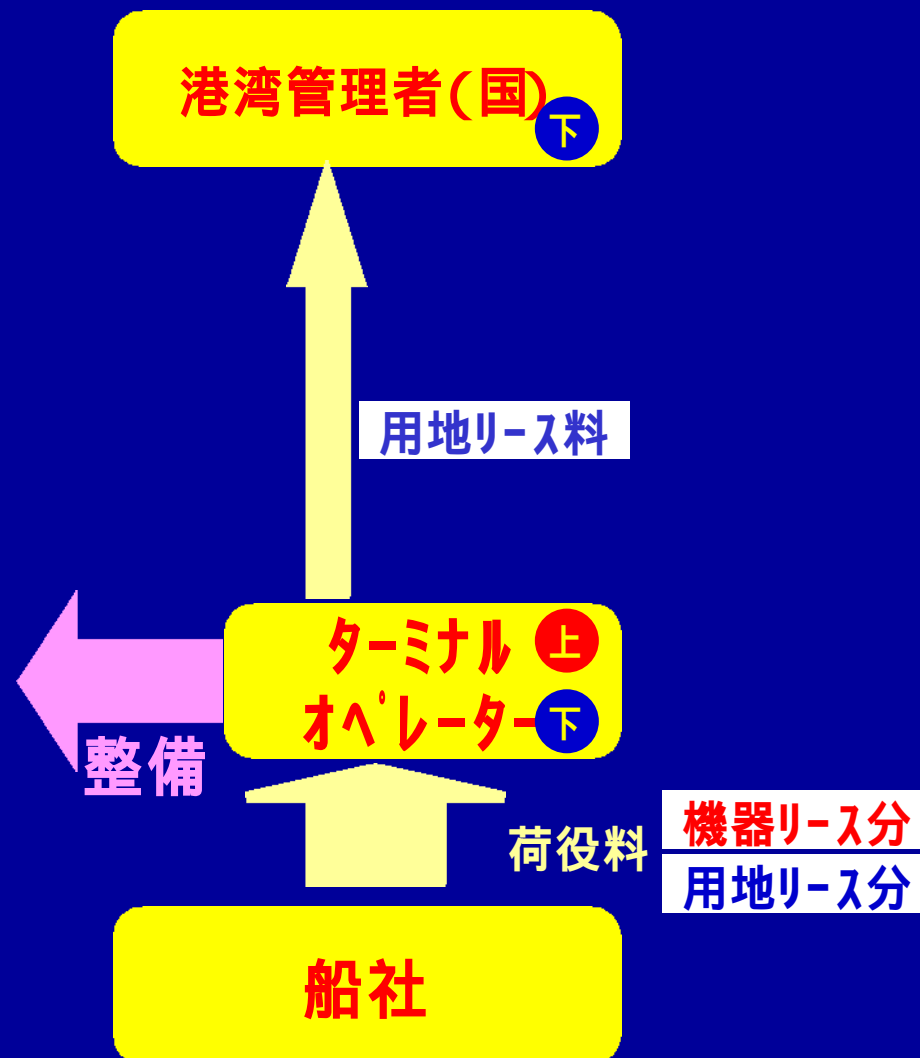


入港料、岸壁使用料は略

3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

資金の流れ(シンガポール)

Actors and cash flow(SINGAPORE)

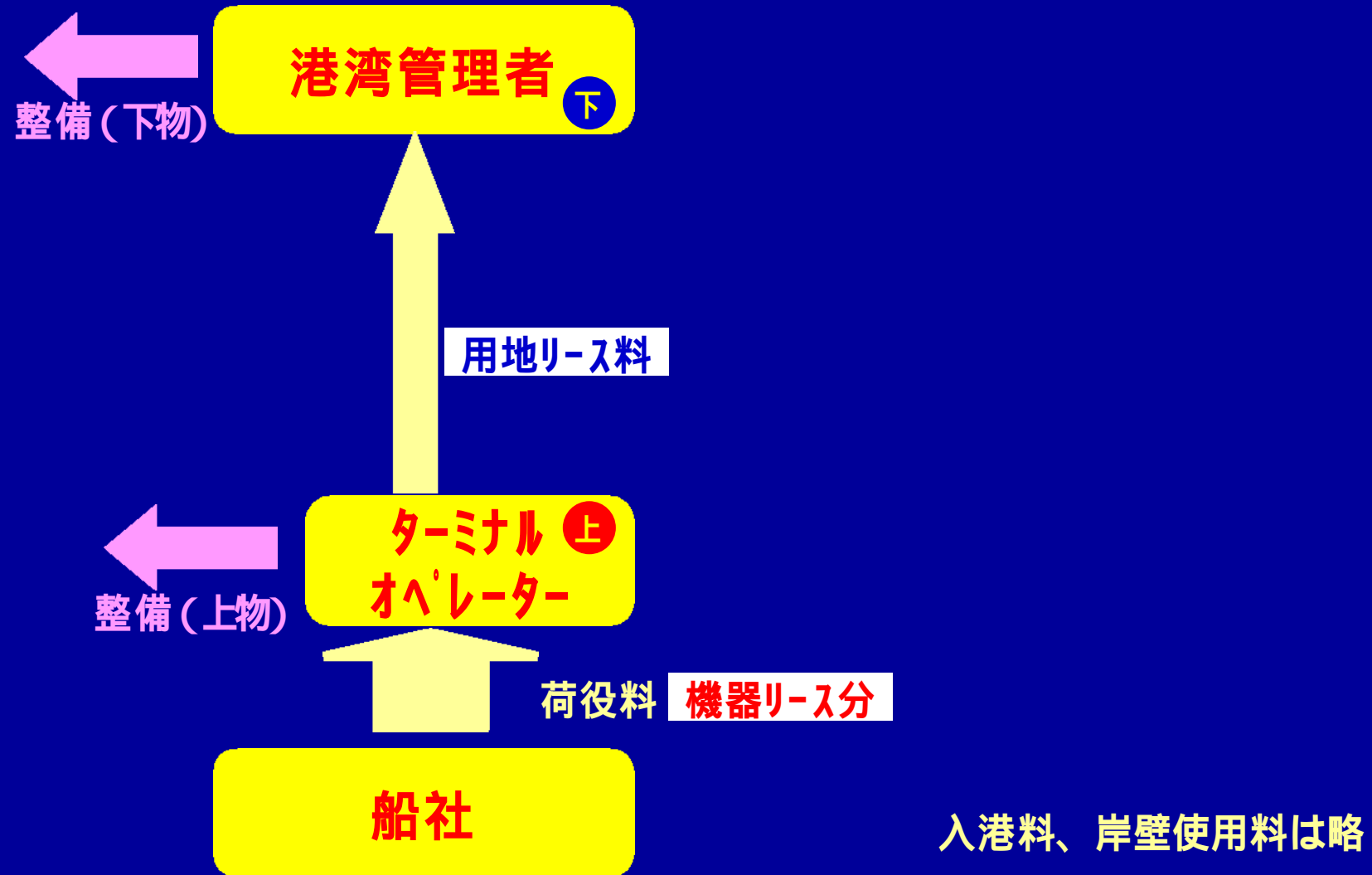


入港料、岸壁使用料は略

3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

資金の流れ(米)

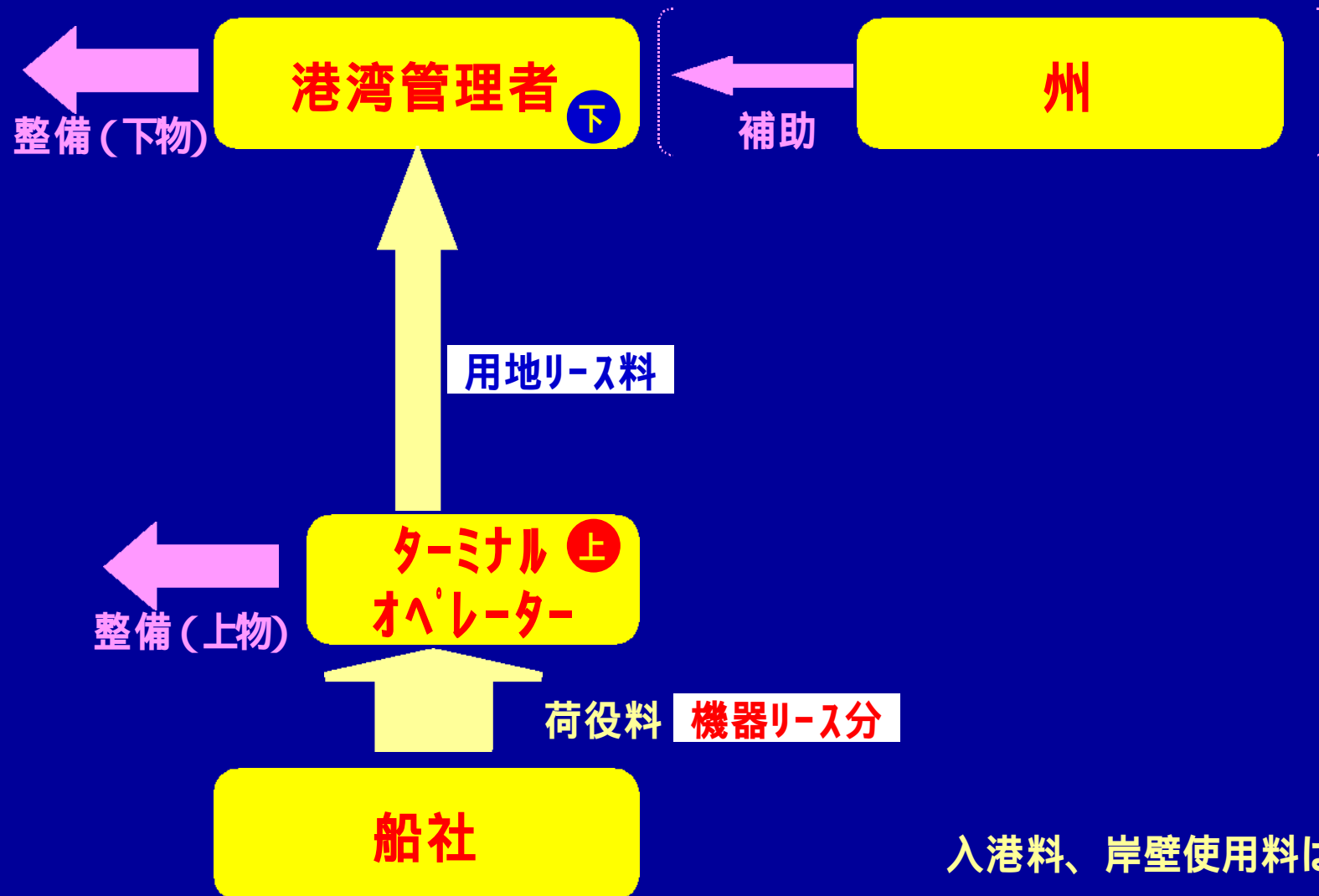
Actors and cash flow(U.S)



3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

資金の流れ(欧州)

Actors and cash flow(EU)



3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

港湾整備方式の分類

(その1: アジア型)

Type of Infrastructure Improvement (Asian style-1)

高雄、釜山、(シンガポール)

< 特徴 >

- ・手厚い支援下での港湾整備
- ・ただし、上物整備など徐々に民間も活用
- ・償還型、プール型

3. 問題点及び改善の方向性 (2) 整備及び支援の在り方

港湾整備方式の分類 (その2: アジア自立型)

Type of Infrastructure Improvement (Asian style-2)

香港 (シンガポール)

< 特徴 >

- ・入札による運営権獲得と
自立的整備、運営
- ・公的補助なし(ただし、土地所有権留保)
- ・償還型

3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

港湾整備方式の分類

(その3: 欧米型)

Type of Infrastructure Improvement (U.S and European style)

ロッテルダム、ハンブルグ、(アントワープ)
LA、LB、NY/NJ

< 特徴 >

- ・上物は民間、下物は公共で整備
- ・上物への公的支援は原則なし
- ・償還型

3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

港湾管理者の財務諸表(A市港湾局1999)

Financial status of Port Authorities (JAPAN)

P/L

	収入	支出	収支
営業収支	149	142	
営業利益			7
営業外収支	71	98	
経常利益			-20
特別収支	1	7	
当期利益			-26

B/S

資産の部		負債及び資本の部	
固定資産	10344	(負債) 固定負債	65
流動資産	235	流動負債	173
		その他	0
		(資本)	
		資本金	5073
		剰余金	5268
		その他	0
計	10579	計	10579

(億円)

3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

港湾管理者の財務諸表(ロングビーチ市港湾局2001)

Financial status of Port Authorities (LB)

P/L

		収入	支出	収支
	営業収支	262	121	
営業利益				141
	営業外収支	0	43	
経常利益				98
	特別収支	8	0	
当期利益				106

B/S

資産の部		負債及び資本の部	
固定資産	2489	(負債) 固定負債	1234
流動資産	522	流動負債	130
		その他	0
		(資本)	
		資本金	75
		剰余金	1572
		その他	0
計	3011	計	3011

(億円)
1ドル=115円

3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

港湾管理者の財務諸表(ロテルダム市港湾局2001)

Financial status of Port Authorities (ROTTERDAM)

P/L

	収入	支出	収支
営業収支	449	297	
営業利益			152
営業外収支	0	70	
経常利益			82
特別収支	0	11	
当期利益			71

B/S

資産の部		負債及び資本の部	
固定資産	1861	(負債) 固定負債	1446
流動資産	124	流動負債	181
		その他	0
		(資本)	
		資本金	156
		剰余金	202
		その他	0
計	1985	計	1985

(億円)

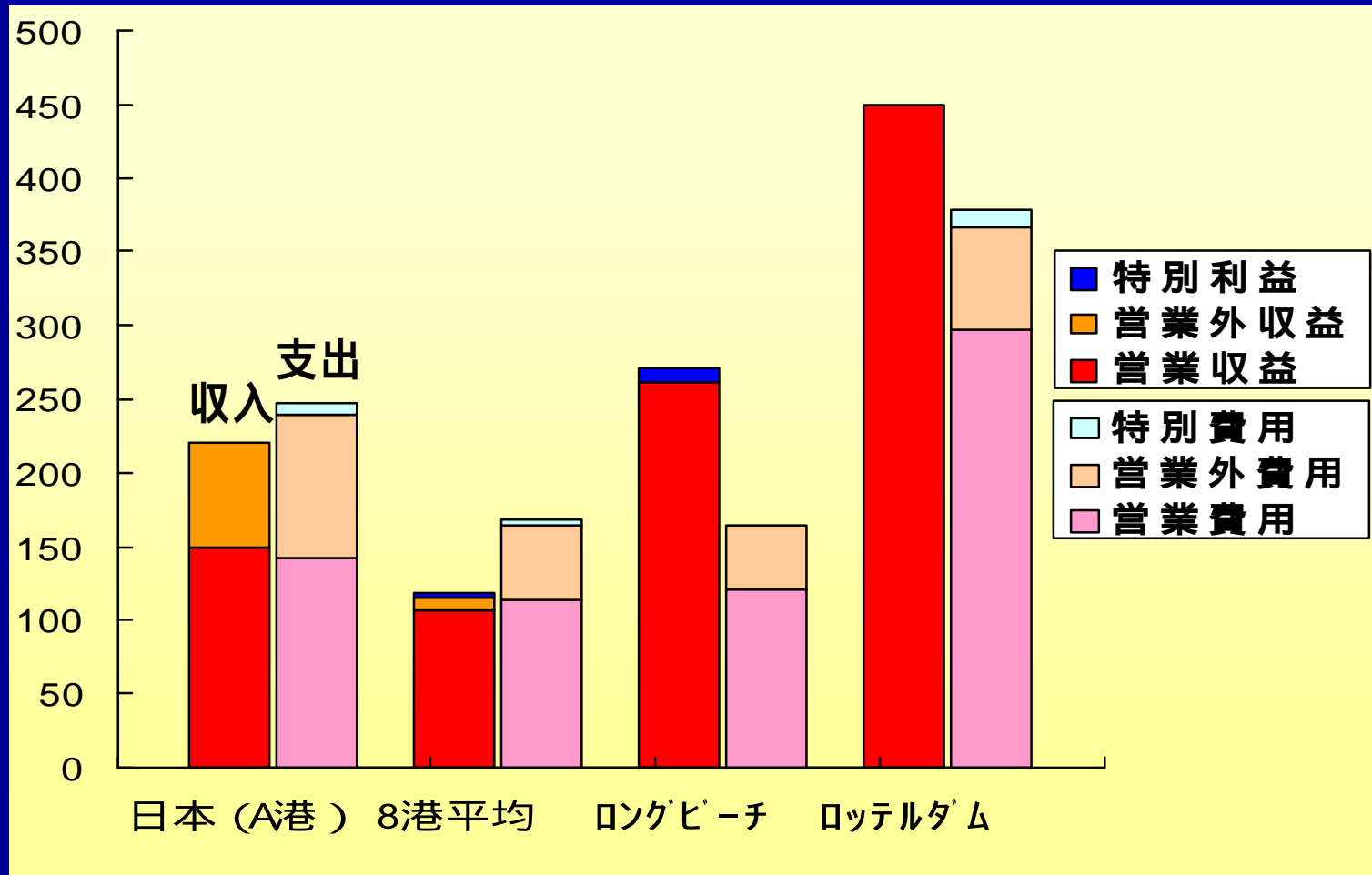
11-0 = 117円

3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

港湾管理者の収支比較

Profit and Loss of Port Authorities

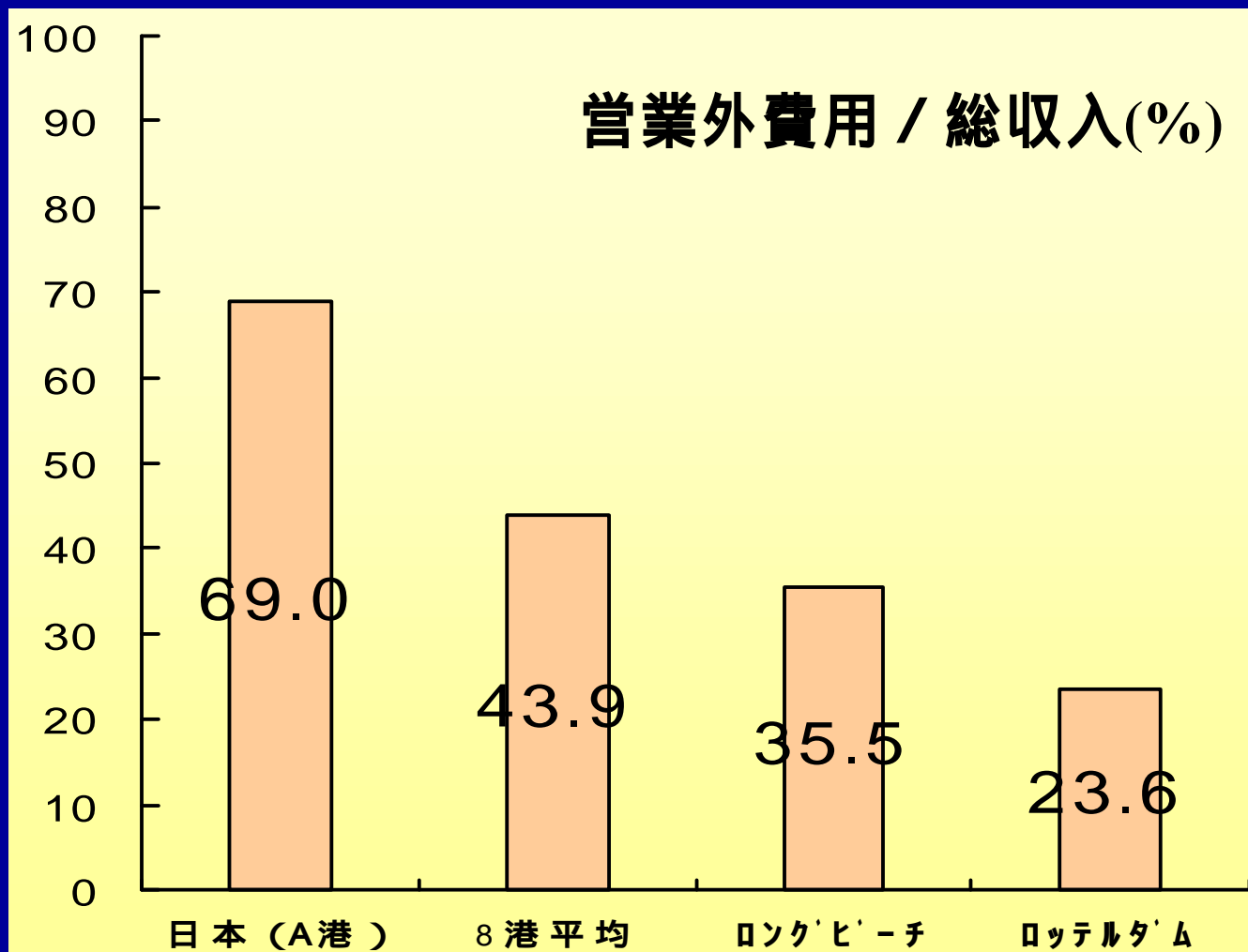
億円



3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

利払いの大きさ(営業外費用比較)

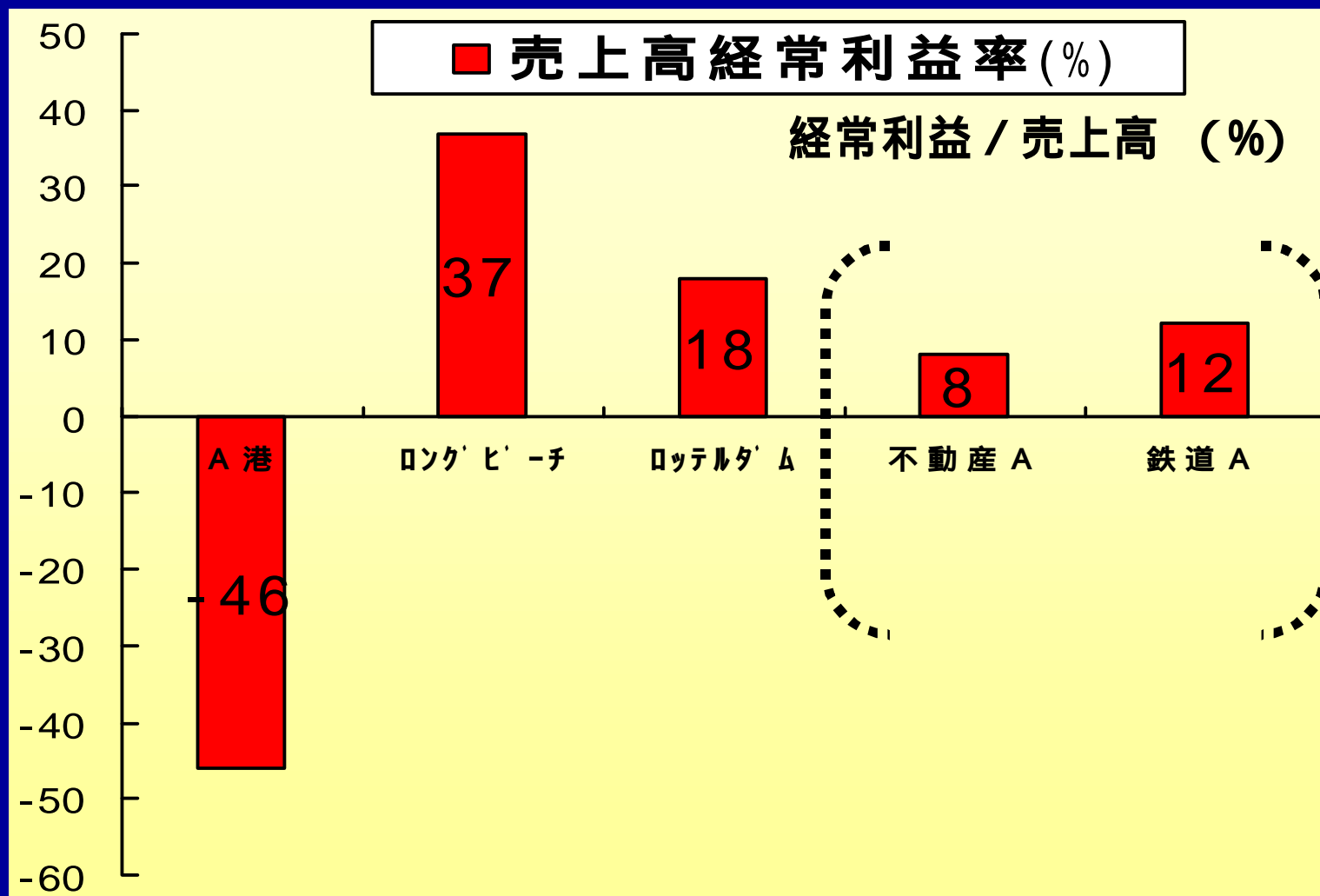
Redemption of borrowings



3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

港湾管理者の財務分析(収益力)

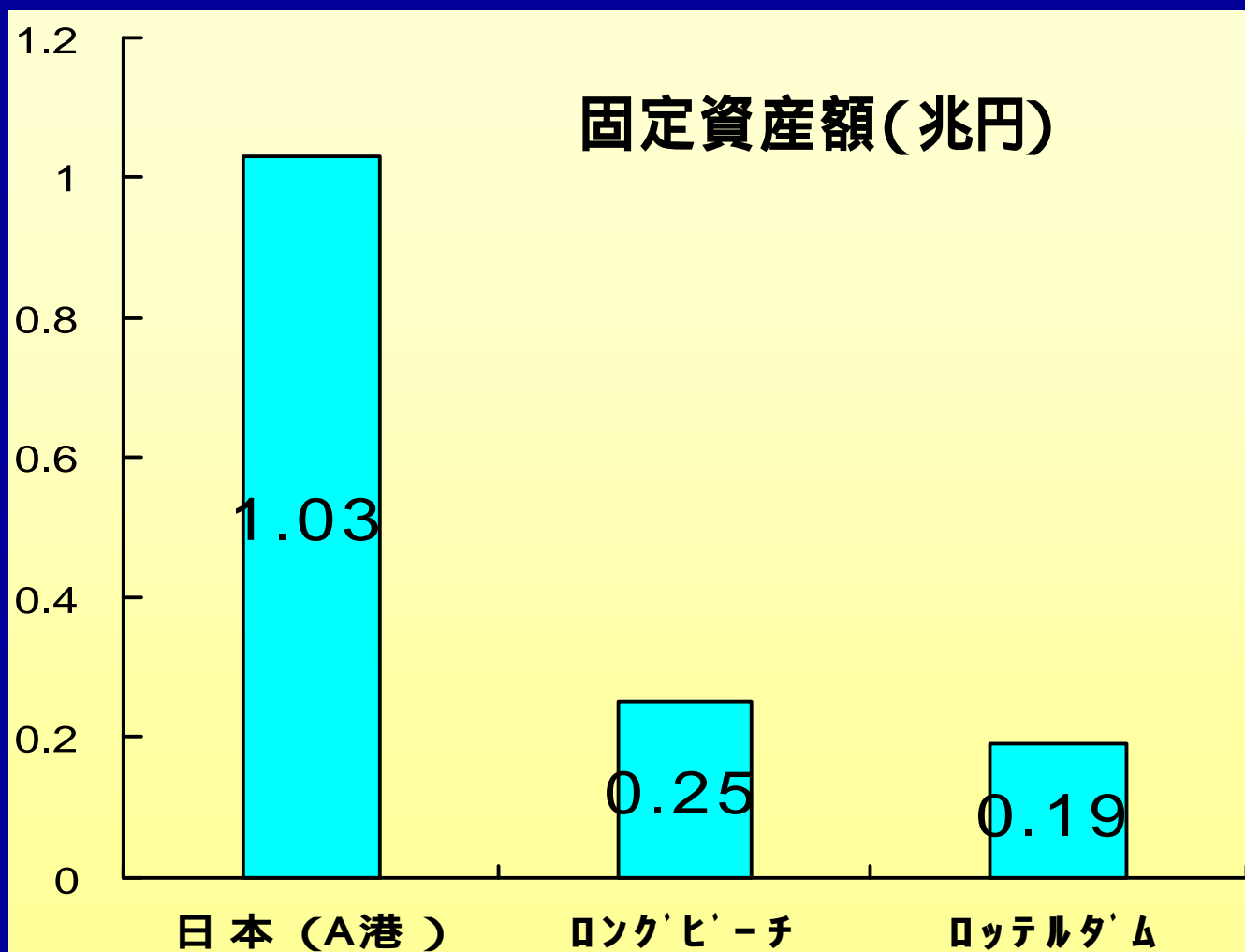
Profit-earning capacity



3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

保有インフラの比較(固定資産比較)

Volume of the infrastructure

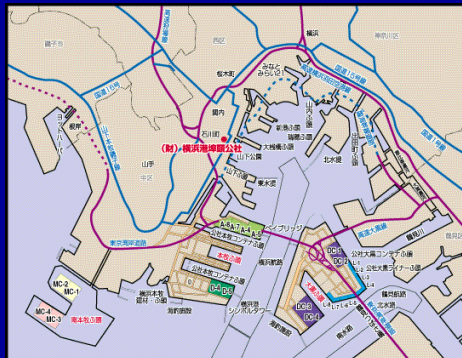
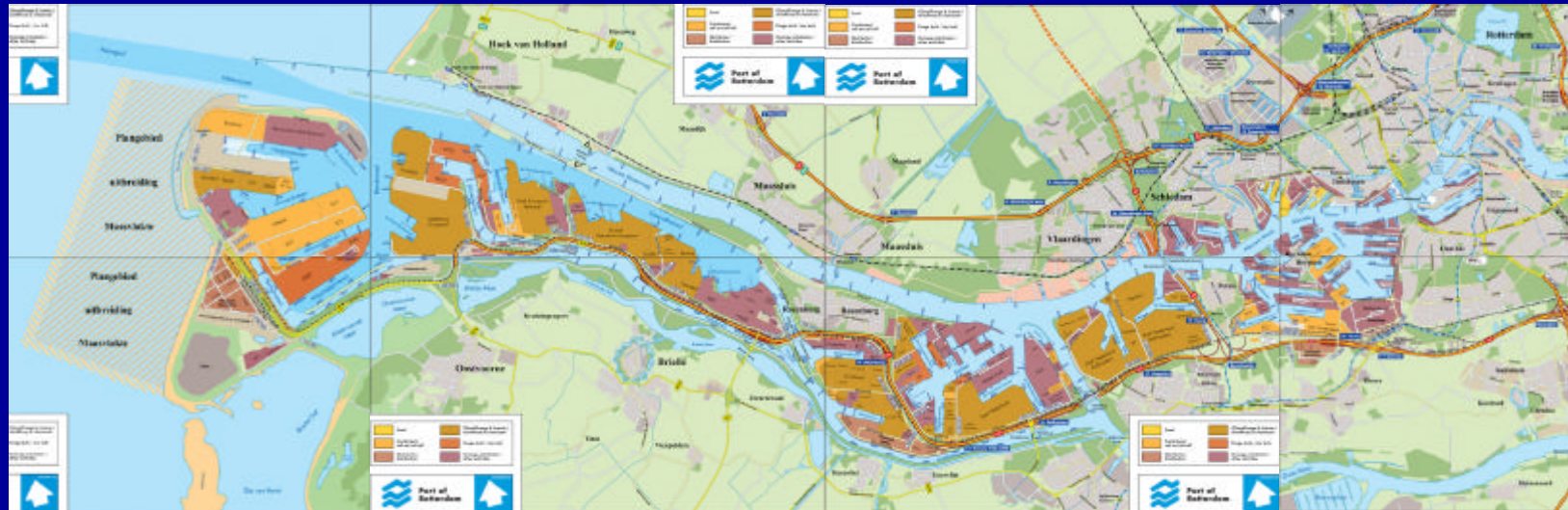


3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

港湾規模の比較(イメージ)

Comparison of the port scales

ロッテルダム港



横浜港



大阪港



神戸港

10km

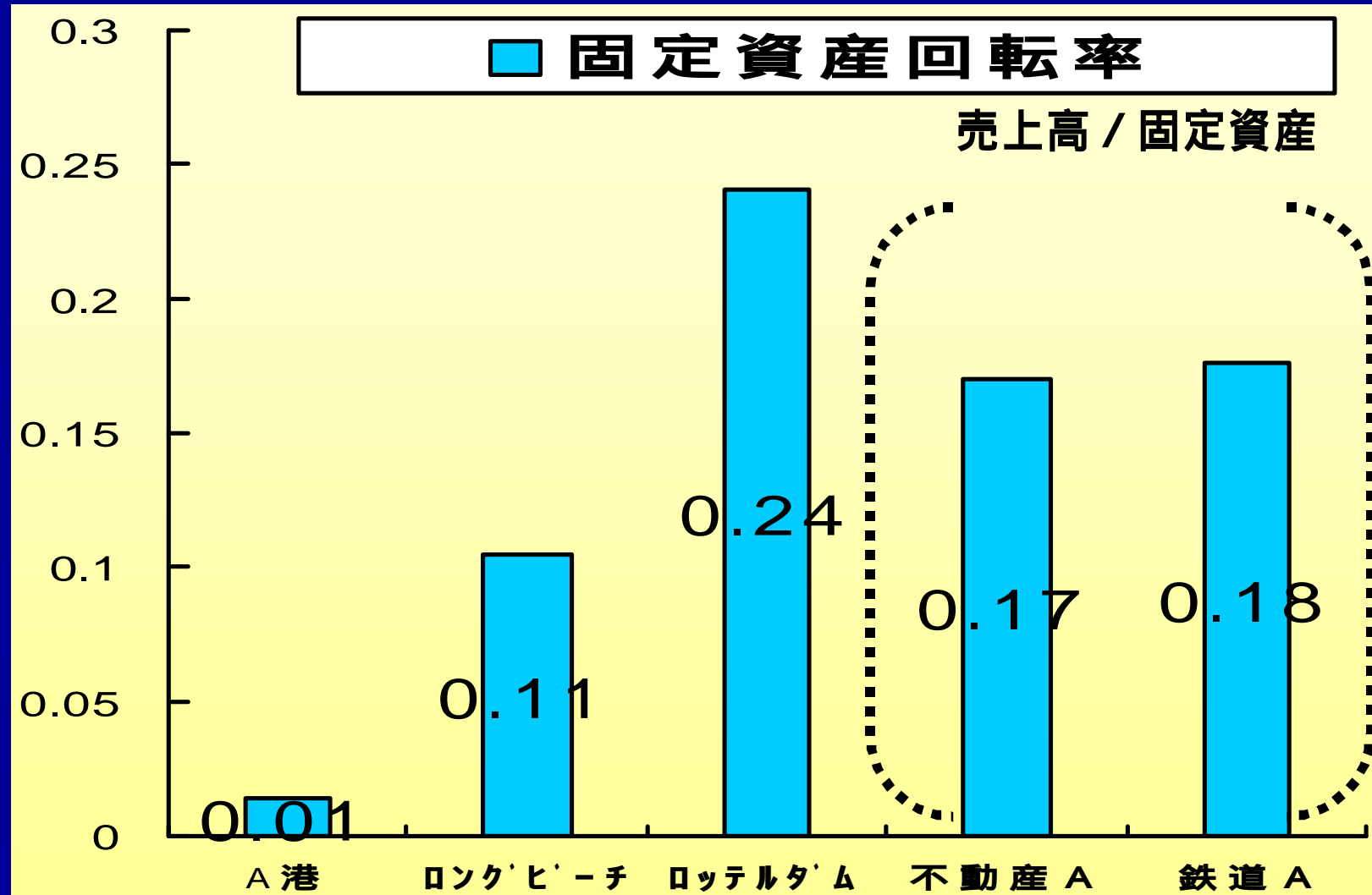
出典：各港HP

3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

(C) Tomonori NAGASE, Institute for Transport Policy Studies, 2002

港湾管理者の財務分析(固定資産の利用効率)

Capital asset-utilization ratios



3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

日本の港湾管理者の財務

Characteristics of Financial status of Japanese Port Authorities

独立採算でない
単年度で収支せず、一般会計から赤字補填

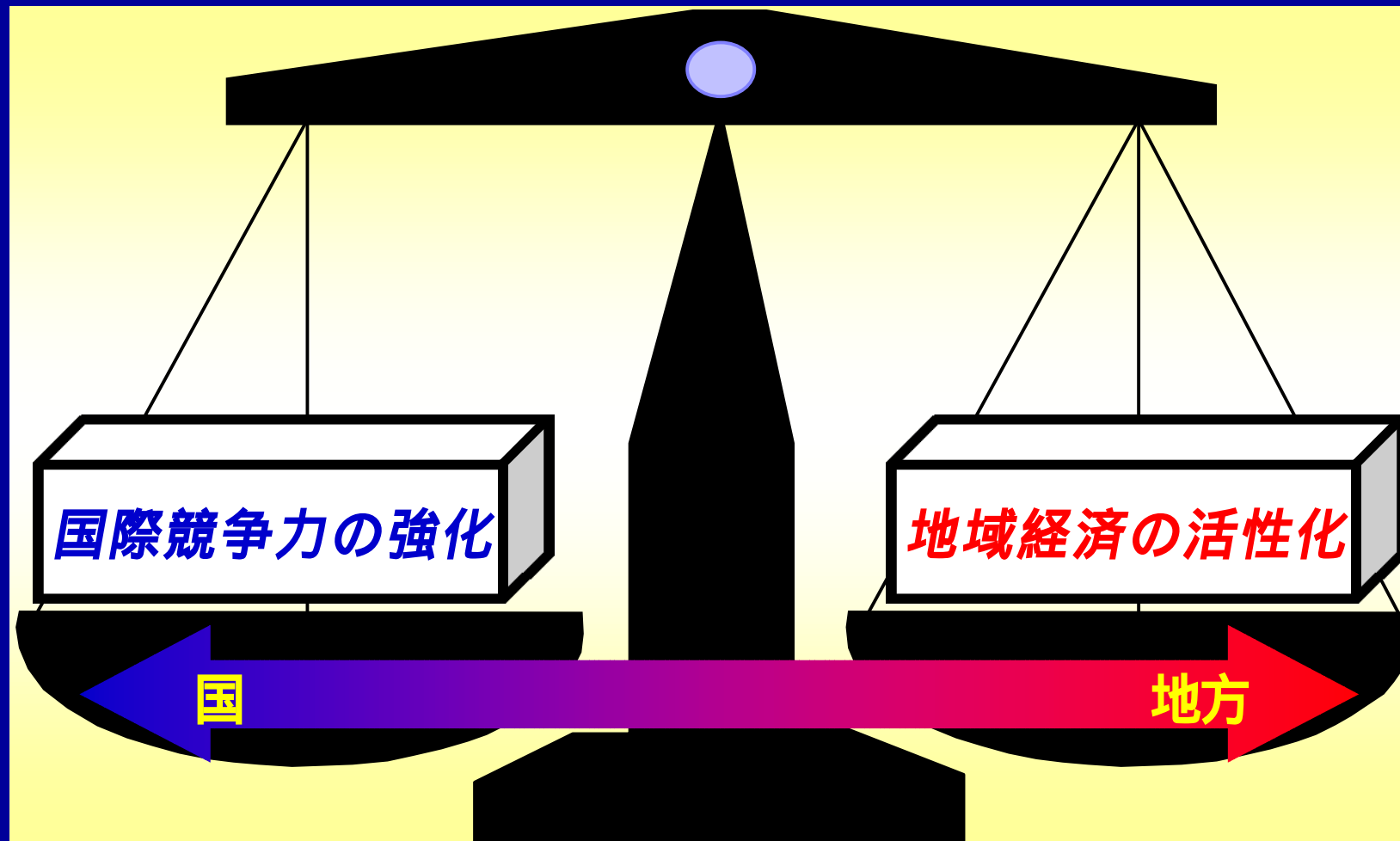
本業収入が著しく少
利子負担大
減価償却費等負担大

フロー（収支）とストック（資産）とのアンバランス
事業規模に対し、保有資産があまりに大きい

3. 問題点及び改善の方向性 (2) 整備及び支援の在り方

港湾の整備と外部効果

External effects of Port Improvements



3. 問題点及び改善の方向性 (2) 整備及び支援の在り方

重要港湾位置図

Location of significant ports in Japan



3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

(C) Tomonori NAGASE, Institute for Transport Policy Studies, 2002

重要港湾位置図

Location of significant ports in Japan

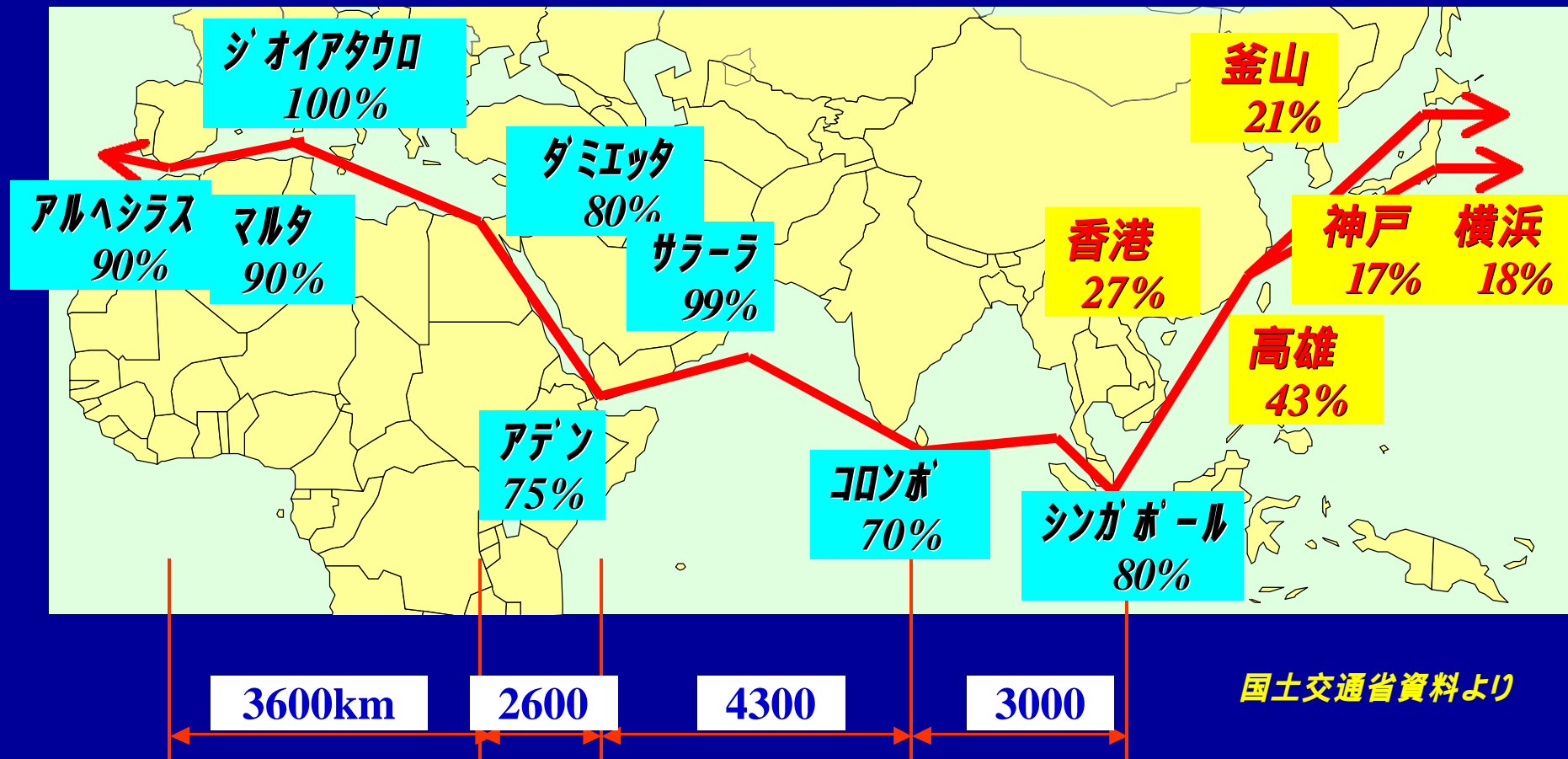


3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

基幹航路と主なトランシップ港

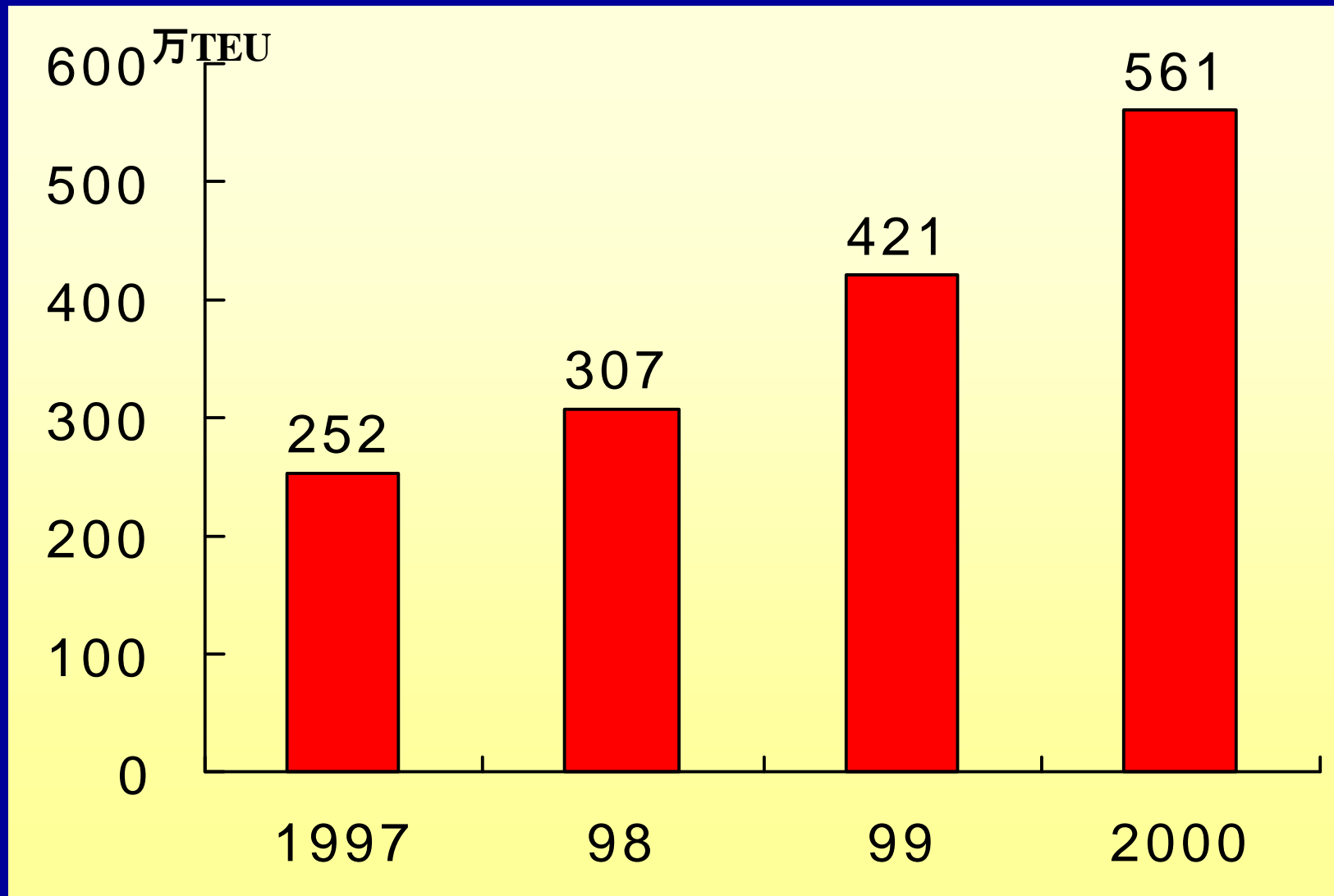
Shipping routes and Main Transshipment Ports

数字はトランシップ率



3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

上海(コンテナ取扱量) Shanghai (container throughput)



3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

まとめ Summary

(2)整備 支援

国による支援強化
(資産保有リスク軽減)
港湾の性格分けと
支援の重点化
民間部門の活用

3. 問題点及び改善の方向性 (2)整備及び支援の在り方

3 . 問題点及び改善の方向性

Issues to be solved and Direction of solution

(1)ターミナル運営の在り方

Concerning the Operation

(2)整備及び支援の在り方

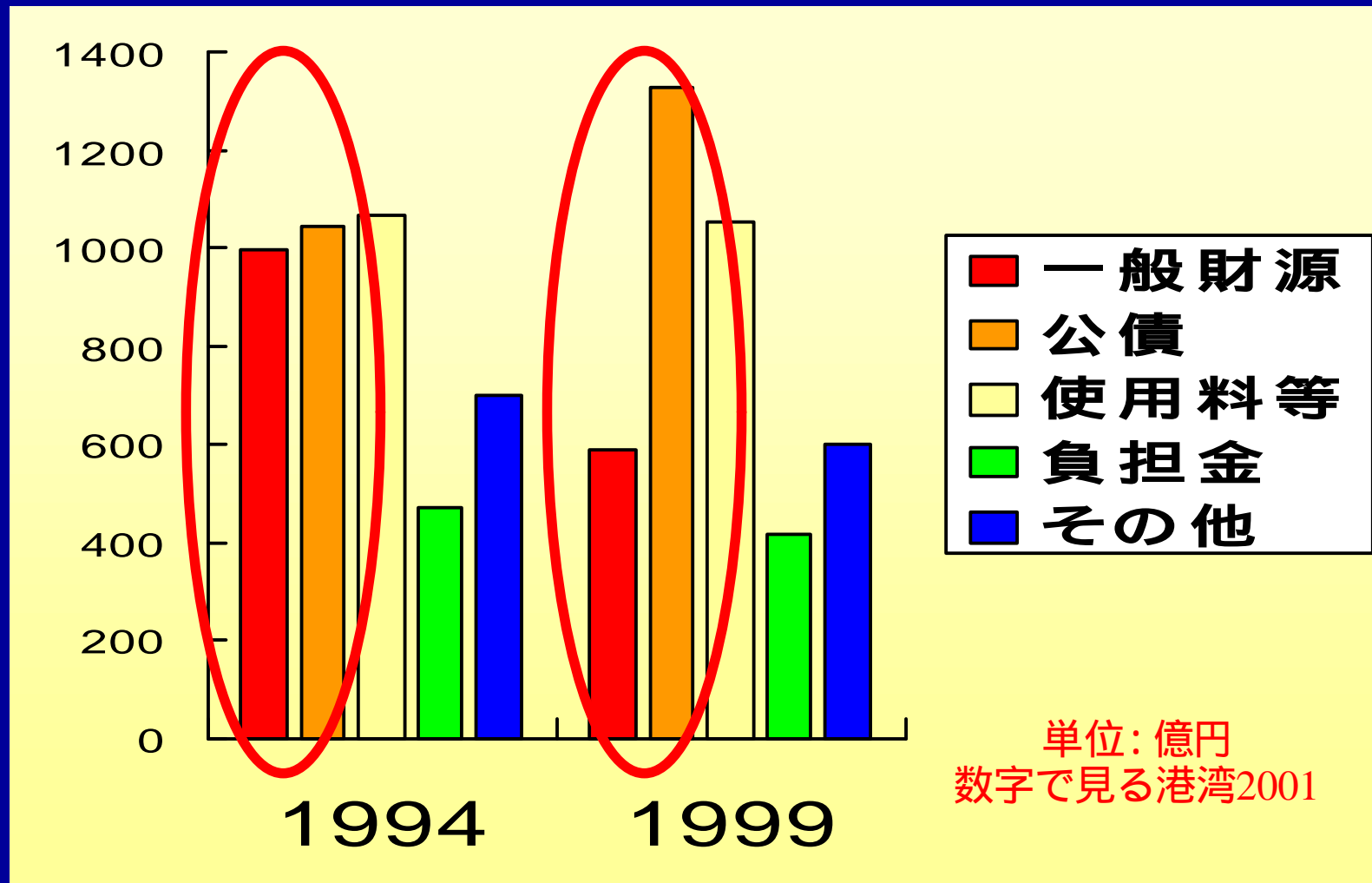
Concerning the Construction and Subsidies

(3)港湾管理者制度の在り方

Concerning the Administration (Port Authority)

港湾管理者(主要8港)の収入

Income of 8 main Port Authorities



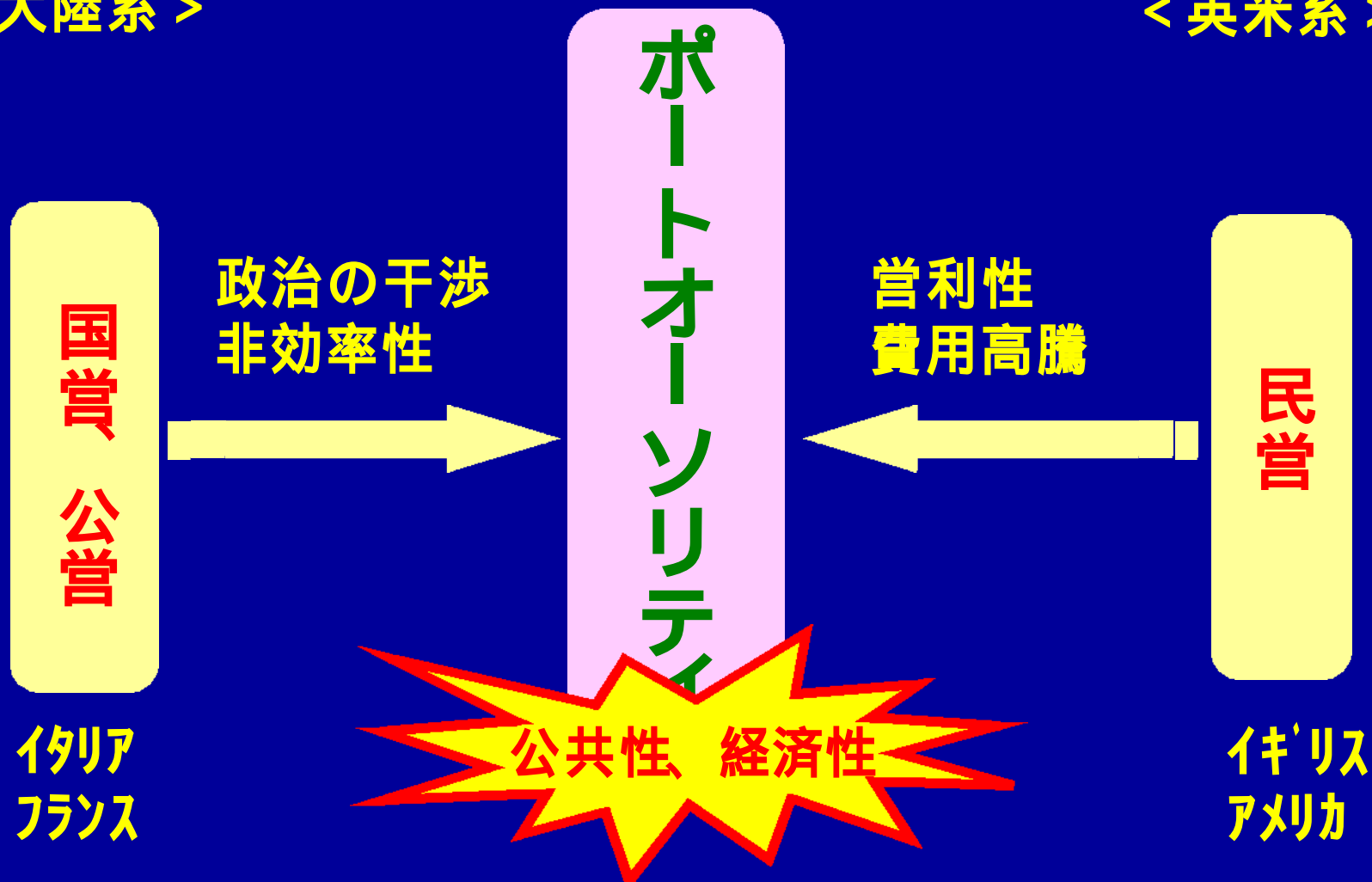
3. 問題点及び改善の方向性 (3)港湾管理者制度の在り方

ポートオーソリティ制度(沿革)

History of Port Authority

< 大陸系 >

< 英米系 >



3. 問題点及び改善の方向性 (3) 港湾管理者制度の在り方

ポートオーソリティ制度(特徴)

Characteristics of Port Authorities

< 特徴 >

非営利性(公共性)

経済的独立性(独立採算性)

非政治性

< 効果 >

- ・経済的、計画的に整備、運営
- ・簡素な手続きと効率性
- ・企業会計方式による経営

3. 問題点及び改善の方向性 (3) 港湾管理者制度の在り方

ポートオーソリティ Port Authority

	ロサンゼルス	港務局(日本)
最高意志決定機関	港湾委員会	委員会(§14)
メンバー	5人 ・法律、企業家、ファイナンス、年金、病院経営 ・市長任命、市議会承認	7人(§16) ・議員原則禁止
事務局	港湾局長 Chief Operating Officer(1) Senior Director(5) Director(16) 外部人材登用	定款事項
財政・財務	独立採算 港湾収入債(一般税収からの補填なし) B/S,P/L発行	独立採算(§29) 債券発行(§30) B/S,P/L発行義務(§32)

3. 問題点及び改善の方向性 (3) 港湾管理者制度の在り方

管理者別港湾数

Numbers of each type of Port Authorities in Japan

港湾管理者	港湾数
港務局	1
都道府県	619
市町村	395
一部事務組合	5
計	1020

原則

2001年4月1日現在 数字で見る港湾2001

3. 問題点及び改善の方向性 (3) 港湾管理者制度の在り方

まとめ Summary

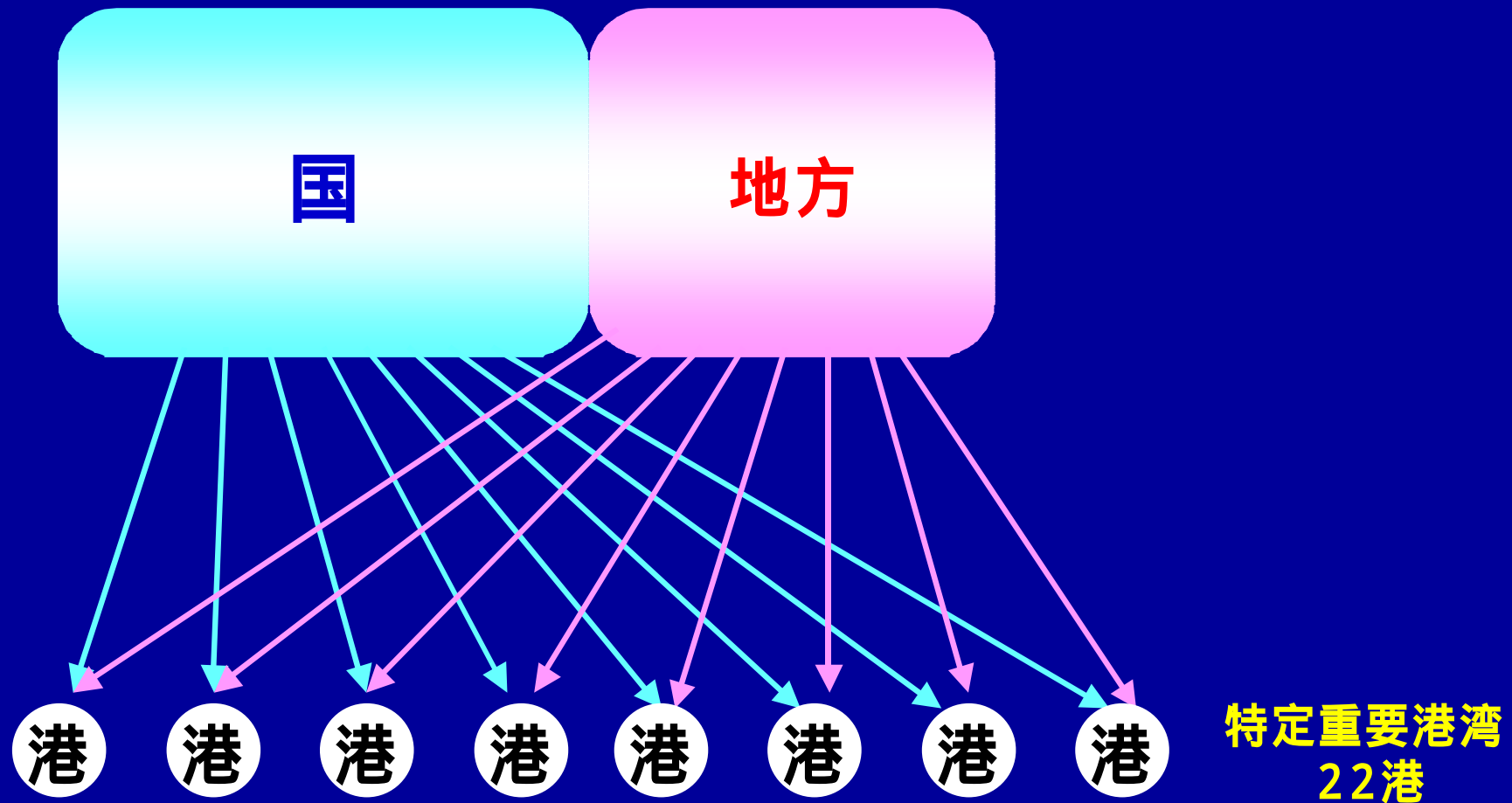
(3) 港湾管理者

**最低限財務を透明化
(B/S, P/L 作成公表ルール)
財務改善と
港務局制度活用**

3. 問題点及び改善の方向性 (3) 港湾管理者制度の在り方

全体のまとめ(イメージ) Conclusion (Image)

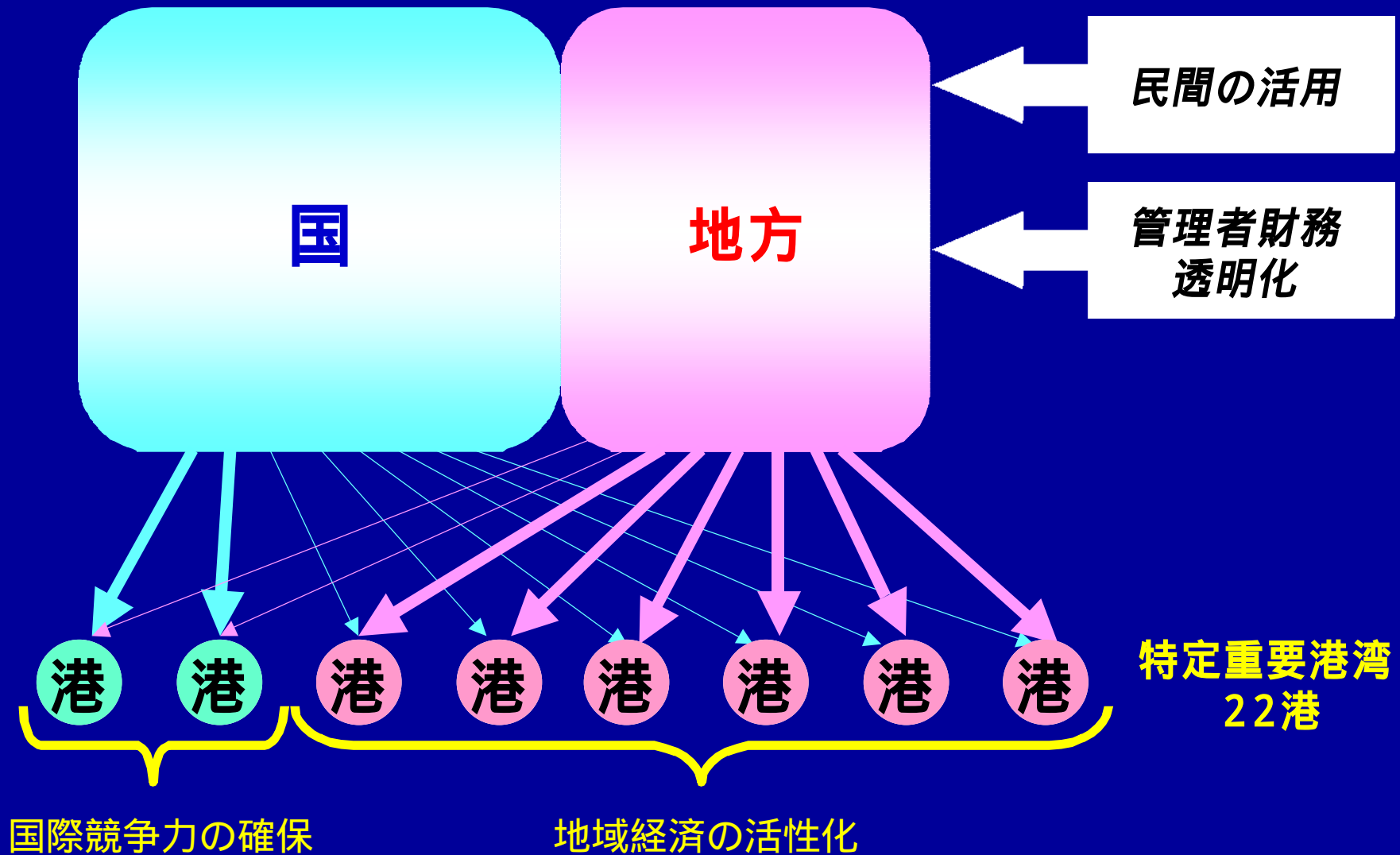
これまでの方式



港湾の性格に関わらず一律の支援

全体のまとめ(イメージ) Conclusion (Image)

今後の方式



全体のまとめ(イメージ) Conclusion (Image)

今後の方式

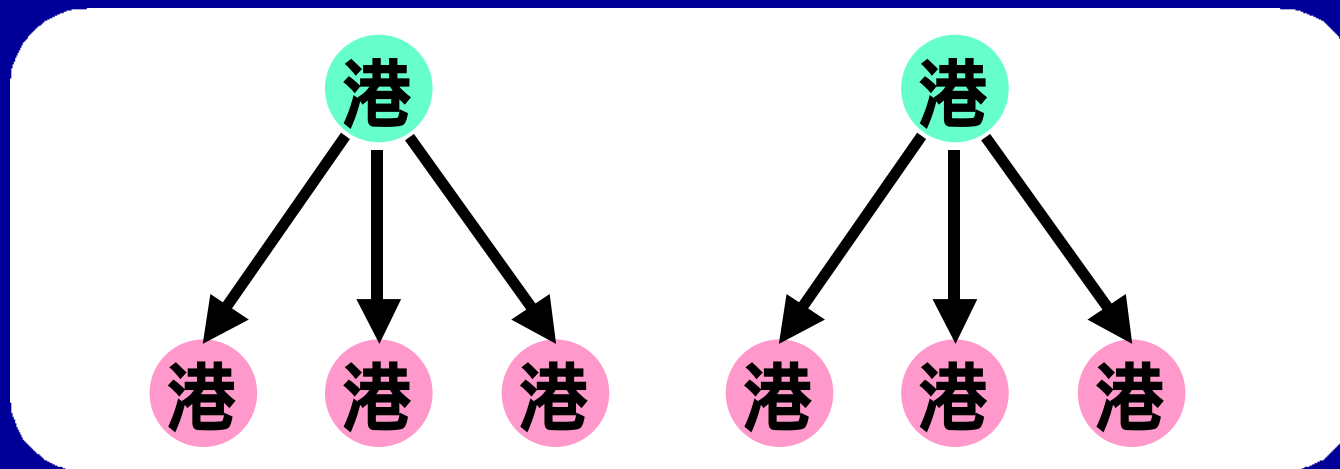
市場原理導入によるサービス向上(うまい)
とスピードアップ(早い)

公的資金重点投入によるメリハリと
料金低廉化(安い)

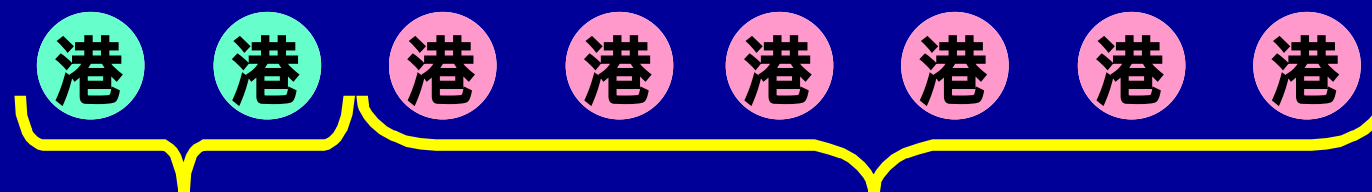
国際競争力の確保

地域経済の活性化

まとめ(イメージ) Conclusion (Image)



再編



特定重要港湾
22港

国際競争力の確保

地域経済の活性化