

平成14年10月

## 大阪湾域における港湾機能効率化に関する提言

### ～ 港湾運営の民営化・広域化に向けての具体的方策～

大阪商工会議所

厳しい経済情勢下にあつて、企業は生き残りをかけた必死の経営努力を重ねている。我が国が現下の苦境を乗り切り、新たな発展への枠組みを整えるためには、経済の担い手である企業活力の増進が不可欠であり、あらゆる政策のベクトルをこれに明確に合わせるべきである。

港湾は、航空機が発達した現在にあつても、なお我が国の輸出入貨物量の大半（99.7%）を扱う物流拠点であり、経済活動を支える基幹インフラである。企業の国際競争力向上の観点から、物流コストの低減は大きな課題の一つであり、とりわけその要となる港湾機能の一層の効率化に関して、地元荷主企業の利益を確保する立場から下記のとおり提言する。

#### 記

### 1 我が国港湾の現状

#### ～ 国際的地位の低下～

北東アジアにおける海上物流のハブ機能は次第に釜山や高雄に移りつつあり、我が国港湾の国際的な地位は低下している。世界のコンテナ取扱量ランキングで、1980年に神戸港が4位・横浜港が12位であったものが、2000年にはそれぞれ23位・21位へと大幅に順位を下げている（大阪港は2000年で35位）。大阪港と神戸港とを合わせたコンテナ取扱量が釜山の約半分という状況にある（表1）。今後も取扱量の急増は望めない（注1）。

荷主である地元企業が最も危惧するのは、大阪湾域から国際基幹航路が減少することになれば、物流コストの上昇やスピーディな輸出入業務が阻害され、国際競争上大きなダメージを受ける点である（表2）。

## **2 我が国港湾の相対的地位低下の主因**

### **～バースの増加と貨物の分散～**

我が国港湾の相対的地位低下の主な理由としては、以下が考えられる。

国際物流における日本発の貨物のシェアが低下しつつある。

地方港での外貿コンテナバース建設により国内のバース総量が増加し、大阪・神戸など主要港への貨物の集約が進まない（表3）。

その結果、バースの稼働率が低下し、単位コンテナ貨物当たりの取扱料金が割高になる（表4）。

加えて、大阪湾域においては、港により状況は異なるものの、域内全体での取扱貨物量に対しコンテナバースの供給過剰が指摘されている。また、新規投資やポートセールス活動における連携不足も否めない。その背景には、港湾法で港湾管理者は自治体と定められており、大阪湾域の港も、大阪港（大阪市）、神戸港（神戸市）、堺泉北港（大阪府）、尼崎西宮芦屋港（兵庫県）など、各々所管の自治体が、整備・所有・運営していることが挙げられる（表5）。

## **3 港湾運営の課題**

### **～民営化と広域化が効果的～**

港湾機能を効率化させ、大阪湾域各港が西日本のハブ港として釜山・高雄などと伍していくためには、利用バースの集中（余剰バースの廃棄）＝貨物の集約と、取扱料金の低減が不可欠である。現在、国土交通省で選定作業が進められている「スーパー中核港湾」が目指す方向も基本的に同様と思われる。

さらに、企業のトータル物流コスト低減の観点から、利用バースの選択に際しては、大阪湾域全体を視野に入れ、後背圏である関西各地から各港までの陸送運賃なども考慮することが肝要である。

こうした改革を、大胆・効率的に進めるためには、大阪湾域各港の一体的運営（広域化）と採算を重視する民間的手法の導入（民営化）が効果的であると考える。同時に、運営の民間開放により、新しいビジネス機会を創出することにもなる。おりしも、公共サービスの民営化については、「民間でできることは民間に委ねる」との方針のもと、政府の総合規制改革会議の「中間とりまとめ」（本年7月）にも盛り込まれ、その検討対象の一つに「港湾の整備・運営等」が挙げられている。

## **4 港湾運営の新しい事業形態**

### **～匿名組合による上下分離方式の導入～**

港湾運営の民営化と広域化を満たす事業形態として、匿名組合方式を提言する。すなわち、個々の港湾の整備・所有は現行どおり自治体が行いつつ、大阪湾域全体の港湾運営を一体的に行う広域組織（上物）を匿名組合方式で設置し、各自治体はその組合員となる。

匿名組合の営業者は、港湾運営に関心のある既存企業、あるいはそのジョイントベンチャーなどを想定。他方、各自治体は匿名組合に出資し、匿名組合の損益は、出資比率に応じて自治体に分配される。この点が、従来の自治体出資法人との最大の違いである。

他方、港湾の広域運営の手法として、米国の例にならい、大阪湾域全体の港湾管理を行うポートオーソリティ構想も出されている。ただし、ポートオーソリティは港湾資産を自ら所有するほか、独立した公共団体として幅広い権限を有するなど、導入に際しては大規模な制度変更を伴い、実現性の点で課題が多いと思われる。

### 【匿名組合営業者の港湾運営方針】

既存バースの有効活用と新規投資の抑制により、コストの低減をはかる。貨物取扱バースを集約することにより、稼働率の向上と取扱料金の低減をはかる。さらには、関西・瀬戸内地域などからの集貨力向上と国際基幹航路の維持・拡大を目指す。なお、バースの集約に際しては、後背圏から港湾までの陸送運賃も考慮し、経済合理性にもとづく選択をする（表6・7）。大阪湾域を一体としたポートセールスを展開する。

### 【国への要請】

スーパー中核港湾選定に際しては、後背圏から港湾までの陸送運賃も考慮すること。

大阪湾域に存する全ての港を、関税法および港則法上1港とみなし、外国貿易船が入港時に課されるトン税の負担軽減をはかること。

（現在は、大阪港と神戸港の双方に立ち寄る場合、トン税を重複して納付する必要がある。他方、東京港・横浜港など東京都および神奈川県に存する各港は同法上全て1港と定められ、トン税の納付も1回とされている）

入国管理（法務省）・税関（財務省）・検疫（厚生労働省）・植物検疫（農林水産省）など全ての港湾・輸出入諸手続きの電子化・シングルウィンドウ化や、これらを所管する政府関係機関、港湾ゲートの24時間フルオープン化をはかり、リードタイムを大幅に短縮すること。同時に、税関をはじめ、大阪湾域を所管する同一機関の統合をはかること。

今後、行政も民間も資金に限られる中で、種々の社会インフラについて「1県（都市）フルセット主義」からの脱却と広域利用による投資効率の向上、民営化による運営効率向上の視点が重要になるものと思われる。

その際、ここで提言した匿名組合による上下分離方式は、公共サービスの民営化・広域化手法として広く応用し得るものとする。

以上

(表1)世界のコンテナ取扱量ランキングの推移

港湾取扱個数(単位:千TEU)

1980年

	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	1,947
2	ロッテルダム	1,901
3	香港	1,465
4	神戸	1,456
5	高雄	979
6	シンガポール	917
7	サンファン	852
8	ロングビーチ	825
9	ハンブルク	783
10	オークランド	782

2000年

	港名	取扱量
1	香港	18,100
2	シンガポール	17,040
3	釜山	7,540
4	高雄	7,426
5	ロッテルダム	6,300
6	上海	5,613
7	ロサンゼルス	4,879
8	ロングビーチ	4,601
9	ハンブルク	4,248
10	アントワープ	4,082

12	横浜	722
16	釜山	634
18	東京	632

18	東京	2,638
21	横浜	2,318
23	神戸	2,266
35	大阪	1,474

-	大阪	254
---	----	-----

(交通政策審議会資料)

## (注1)

交通政策審議会の需要予測によると、外貿コンテナ貨物量は、2000年には全国1266万TEU・大阪湾374万TEU(大阪湾の全国シェア29.5%)であったものが、2010年には全国1800万・大阪湾500万(大阪湾の全国シェア27.8%)と、大阪湾の全国シェアが低下する見込み。

この前提は、実質GDPの伸びが2000年から2007年には0.2~0.9%、2007年から2012年には0.6~1.7%となることとされているが、現実にはGDP成長率はこれよりも低くなるものと見込まれることから、大阪湾における貨物量も現状維持程度であろうと推察される。

(表2)主要外航コンテナ航路の寄港数の変化

北米航路 (週便)

	1989年	1994年	1999年
東京港	14.42	15	17
横浜港	14.1	16.58	15.5
大阪港	11.98	16.74	12
神戸港	27.75	23	25

欧州・地中海航路 (週便)

	1989年	1994年	1999年
東京港	9.17	5	4
横浜港	6.2	7.8	4.5
大阪港	7.42	10.59	7
神戸港	14.25	8	9

世界一周航路 (週便)

	1989年	1994年	1999年
東京港	2.17	2.17	2
横浜港	1	1	0
大阪港	3	4.4	2
神戸港	0	0	0

合計 (週便)

	1989年	1994年	1999年
東京港	25.76	22.17	23
横浜港	21.3	25.38	20
大阪港	22.4	31.73	21
神戸港	42	31	34

(2001年運輸白書より)

数字が端数なのは、月ベースの寄港数を週ベースに換算したため  
この表はコンテナ船の基幹航路である北米、欧州航路に関わるものであり、これ以外に各港には、東南アジア航路や豪州航路などのコンテナ船が寄港している。

(表3)日本における外貿コンテナ取扱港

(2001年実績)

	地域名	港名	輸出入計(TEU)	割合(%)		地域名	港名	輸出入計(TEU)	割合(%)
主要十二港	5大港	東京	2,595,930	20.84	その他四十六港	東海・近畿	三河	8,807	0.07
		横浜	2,245,934	18.03			舞鶴	10,248	0.08
		名古屋	1,736,089	13.94			堺泉北	2,679	0.02
		大阪	1,502,989	12.07			和歌山下津	6,277	0.05
		神戸	1,802,005	14.47			姫路	1,883	0.02
		5大港小計	9,882,947	79.34			中国	境	16,208
	7港	千葉	52,412	0.42		浜田		822	0.01
		川崎	44,820	0.36		水島		63,420	0.51
		清水	321,282	2.58		福山		41,032	0.33
		四日市	111,002	0.89		広島		81,906	0.66
		下関	66,890	0.54		呉		6	0.00
		北九州	338,033	2.71		徳山下松		32,609	0.26
		博多	493,265	3.96		岩国		43,518	0.35
7港小計	1,427,704	11.46	三田尻中関	5,570		0.04			
主要12港小計			11,310,651	90.80		宇部		6,206	0.05
その他四十六港	北海道	苫小牧	154,715	1.24		四国	徳島小松島	15,480	0.12
		石狩湾新	22,961	0.18			高松	18,681	0.15
		室蘭	3,146	0.03			松山	19,834	0.16
	東北	八戸	28,094	0.23			三島川之江	8,269	0.07
		秋田	34,273	0.28			今治	11,995	0.10
		酒田	9,197	0.07			高知	6,870	0.06
		仙台塩釜	58,298	0.47			九州・沖縄	伊万里	23,939
		小名浜	10,899	0.09		長崎		8,334	0.07
	関東	日立	4,180	0.03		八代		9,953	0.08
		鹿島	17,567	0.14		熊本		5,926	0.05
		常陸那珂	8,256	0.07		大分		20,106	0.16
	北陸	新潟	103,586	0.83	細島	20,838		0.17	
		直江津	19,081	0.15	油津	1,430		0.01	
		伏木富山	36,296	0.29	志布志	29,176	0.23		
		金沢	17,697	0.14	那覇	75,928	0.61		
		敦賀	19,832	0.16	その他46港小計	1,146,028	9.20		
			合計			12,456,679	100.00		

コンテナ輸出入量計は、実入り+空の合計

(港湾近代化促進協議会資料)

**(表4) 港湾諸料金の国際比較**

コンテナ取扱総料金の国際比較  
(40フィートコンテナ1個あたり)  
東京 = 100

東京港	100
高雄港	65
釜山港	64
香港港	170
シンガポール港	49
ロッテルダム港	70
ロサンゼルス港	145

(平成12～13年度調査)  
(国土交通省資料)

**(表5) 各港のコンテナ取扱量とコンテナバース数**

単位:千TEU

	コンテナ取扱量 (2001年)	バース数(2001年)
東京港	2,596	13
横浜港	2,246	23
大阪港	1,503	12
神戸港	1,802	22
釜山港	7,540	18
高雄港	7,541	24

コンテナ取扱量は、日本国内は表2より、  
釜山・高雄は各港湾局ホームページより  
バース数は各港湾関連部局ホームページより  
釜山のコンテナ取扱量は2000年データ

(表6) 近畿の輸出入貨物(海上)の動き

(調査時点:2001年9月1~7日)

1. 滋賀県

輸出...重量15,958トン、金額11,670百万円

積出港名	重量(%)	金額(%)
名古屋港	51.1	31.8
神戸港	27.5	44.9
大阪港	14.6	17.9
四日市港	5.6	3.4
その他	1.2	2.0

輸入...18,425トン、金額4,207百万円

取卸港名	重量(%)	金額(%)
敦賀港	39.2	4.0
名古屋港	25.9	31.4
大阪港	18.7	31.2
神戸港	12.1	29.8
四日市港	3.5	2.1
その他	0.6	1.5

2. 京都府

輸出...重量9,629トン、金額10,559百万円

積出港名	重量(%)	金額(%)
神戸港	61.9	68.7
大阪港	21.7	22.7
舞鶴港	7.7	0.3
東京港	4.7	4.3
横浜港	1.6	1.8
その他	2.4	2.2

輸入...56,184トン、金額4,195百万円

取卸港名	重量(%)	金額(%)
宮津港	44.5	3.5
舞鶴港	41.0	5.7
神戸港	6.9	40.8
大阪港	6.1	34.7
その他	1.5	15.3

3. 大阪府

輸出...重量90,309トン、金額36,471百万円

積出港名	重量(%)	金額(%)
大阪港	55.4	37.1
堺港	21.3	2.9
神戸港	20.6	53.1
その他	2.7	6.9

輸入...545,074トン、金額66,226百万円

取卸港名	重量(%)	金額(%)
堺港	56.8	12.4
大阪港	31.0	56.8
神戸港	7.8	27.3
阪南港	3.1	1.0
その他	1.3	2.5

4. 兵庫県

輸出...重量94,437トン、金額26,087百万円

積出港名	重量(%)	金額(%)
神戸港	41.8	74.2
東播磨港	29.1	4.2
姫路港	13.4	2.1
大阪港	9.1	15.4
その他	6.6	4.1

輸入...907,393トン、金額28,665百万円

取卸港名	重量(%)	金額(%)
東播磨港	45.1	5.9
姫路港	30.6	19.7
神戸港	14.5	60.6
大阪港	5.0	11.0
不開港	3.5	0.7
その他	1.3	2.1

5. 奈良県

輸出...重量3,907トン、金額3,103百万円

積出港名	重量(%)	金額(%)
大阪港	48.4	27.3
神戸港	40.0	57.2
名古屋港	9.7	14.5
その他	1.9	1.0

輸入...5,568トン、金額1,720百万円

取卸港名	重量(%)	金額(%)
大阪港	66.8	72.6
神戸港	27.7	24.4
東京港	2.9	0.3
名古屋港	1.7	1.7
その他	0.9	1.0

## 6. 和歌山県

輸出...重量39,695トン、金額4,397百万円

積出港名	重量 (%)	金額 (%)
和歌山港	82.5	39.8
神戸港	6.6	37.4
下津港	6.3	1.8
大阪港	4.4	20.1
その他	0.2	0.9

輸入...535,609トン、金額7,365百万円

取卸港名	重量 (%)	金額 (%)
和歌山港	57.3	16.4
下津港	31.0	58.2
四日市港	9.1	6.4
新宮港	1.4	2.5
大阪港	1.0	12.0
その他	0.2	4.5

(「輸出入貨物に係る物流動向調査」:輸出入貨物物流動向研究会より)

(表7)大阪港・神戸港におけるコンテナ陸送運賃について

起点都市名	大阪港(南港)				神戸港(六甲)				金額差 (大阪 - 神戸)
	距離	陸送運賃	高速代	合計	距離	陸送運賃	高速代	合計	
大津市	76	82,500	11,600	94,100	100	98,000	12,800	110,800	16,700
京都市	60	71,500	9,400	80,900	90	91,500	10,600	102,100	21,200
吹田市	40	55,000	4,800	59,800	50	64,500	6,000	70,500	10,700
大阪市中央区	20	35,000	2,800	37,800	40	55,000	4,800	59,800	22,000
泉佐野市	40	55,000	4,800	59,800	75	81,500	6,800	88,300	28,500
奈良市	60	71,500	7,400	78,900	84	87,500	9,400	96,900	18,000
和歌山市	70	78,000	9,200	87,200	111	103,000	11,200	114,200	27,000
明石市	60	71,500	6,200	77,700	40	55,000	3,400	58,400	19,300
岡山市	180	136,000	24,100	160,100	146	120,000	23,400	143,400	16,700

20フィートコンテナ運賃で算定

運賃は基準運賃

陸送運賃は往復距離を基準に算定(ラウンド料金)

距離表示は片道、キロ

高速代は往復料金(特大車)で算定