

2010年3月7日に第6号経済・港湾委員会が開かれ、田中健が質問を行いました。以下に田中健の質問とその回答に関する全文を掲載しております。

◆京浜港共同ビジョンについて

○田中委員 先月策定されました京浜港の共同ビジョン、前回の委員会で報告がありましたこれについて、まずお聞きをしたいと思います。

この共同ビジョンにおきましては、港湾の経営主体について、国内と海外の主要港湾における事例を扱っております。

これによれば、我が国の港湾管理者には、港湾局、一部事務組合や単独の地方自治体の三種類があり、いずれも地方自治体はその組織の基礎をなしているということであります。

また、ここでは、ニューヨーク・ニュージャージー港を初め、四つの事例も紹介されています。例えば、ニューヨーク・ニュージャージー港のように、二つの州の協定により設置された独立の半官民組織が、港湾事業にとまることなく、空港事業、地域開発事業など独立採算で実施している組織、また、ハンブルグ港のように、市が一〇〇%出資の株式会社が港湾の整備や管理運営事業だけを独立採算で行っている組織があるとのことでした。

これらの事例の検証の上で、最終的に、このビジョンの中では日本版のポートオーソリティーの実現に向けた課題の一つとして、この京浜港の管理運営の自由度を確保し、新たな組織を実現していくためには、今は制約が多い現行法の改正、新たな法制度が必要とまとめられております。

そこで、まず、この現行法の制約とはどのようなことを指していて、それをどう改正し、また、どのような法制度が必要と東京都は考えているのか、伺います。

○河内参事 ご指摘の京浜港共同ビジョンの記述の背景といたしましては、現行制度のままでは、我が国で海外の事例のような独立採算によるポートオーソリティーの設立は困難であるとの認識がございます。

まず、共同ビジョンでは、事例検証により、海外のポートオーソリティーに共通に見られる特徴といたしまして、行政組織から独立した株式会社等が、みずからの経営判断で事業を選択いたしまして、効率的な港湾経営を実施することにより、国際競争力を高めている実態を示してございます。

我が国では、港湾法におきまして、港湾管理者に防波堤の整備管理業務など収益がほとんど見込めない事業を含め義務づけている一方で、例えば、海外のような不動産賃貸などの収益性の高い事業は認めていない状況にございます。

今後、京浜港に適した日本版ポートオーソリティーのあり方について検討していくこととなりますが、いずれにせよ、戦略的な経営を行うため、港湾経営の自由度を確保していくことが必要であると、このように認識しております。

○田中委員 東京港では、既に平成二十年度からコンテナターミナルの運営をしていた東京港埠頭公社を民営化しています。

さらに、昨年の二十一年度からは、東京都が管理していた公共コンテナのふ頭施設を同社に譲渡や、また、指定管理の制度を利用して管理をゆだねるなどして、このコンテナふ頭の管理の一元化を行っております。

私も、この民営化した東京港埠頭株式会社の経営諮問委員に就任をさせていただきましたが、民営化会社の取り組みが港湾の国際競争力の強化の上で重要なポイントになるのではないかと考えております。

そこで、この東京港埠頭株式会社の民営化及びコンテナふ頭管理の一元化の二年間の効果と、また、今後の事業展開について伺います。

○河内参事 東京港埠頭株式会社の民営化及びコンテナふ頭の管理の一元化の効果でございますが、民営企業として機動性、柔軟性を最大限に発揮することによりまして、利用者ニーズに的確にこたえることが可能になったことにございます。

具体的には、これまでふ頭貸付料は、国の認可が必要であったり、算出基準が法令で縛られるなど、硬直しておりました。これを、民営化を契機に改め、借り受け者が貨物量を増加した場合や長期契約を結んだ場合の優遇制度を導入するなど、みずからの経営判断により設定することが可能になりました。

また、緊急の設備補修に際しましては、予算の制約に縛られず、要望に迅速かつ弾力的に対応することにより、利用者サービスの向上が図られました。

さらに、保守点検と補修工事を一括発注するフルメンテナンス方式を導入いたしまして、事故の未然防止、補修作業の休止期間の短縮化を図ることによりまして、コンテナターミナルの主要な荷役機械であるコンテナクレーンの予防保全の推進と、クレーン作業への影響を最小限にとどめることができました。

今後の事業展開といたしましては、熾烈な国際港湾間の競争に勝ち残っていくためには、東京港のコンテナふ頭を一元的に管理する同社が中心となりまして、港湾利用コストのさらなる低減化を目指していく必要があると考えております。

そのため、同社が新たなコンテナふ頭の整備、管理運営に参画いたしまして、より一層のスケールメリットを生かしたふ頭運営を進めていくことが必要であると考えます。

さらには、三港連携の一環といたしまして、同社が横浜港埠頭公社との事業提携の検討を進めていくことが重要であると認識しております。

○田中委員 この話をしたのは、先月になるのですが、二月二十八日に、前原大臣が、新潟港ではありましたが、視察をした際に、これからの港というのはやはり民の力を導入することが大事だと。そして、新潟港ではありましたが、これは新潟県が管理しているんですが、これを株式会社化する中で、民間活力を導入し、経営という観点で効率、効果的に運営していくことが大事という話をしておりました。

そして、続けて、我々としても株式会社化して上場し、より多くの資金を調達するためには、港湾法の改正も必要となってくる、その準備も進めているということが述べられていました。

お聞きしましたら、次回の国会にも、この港湾法の改正を含めた案が出されるようであります。同時に、今、国際港の選定をしているところでありますが、このポイントとしても、この記者会見のときに、今の取引量も大事だが、どれだけ伸びる可能性があるのか、潜在能力があるのかというポイントとして民営化といっている、そういった運営方法も取り入れていただけるかという点も一つの判断材料ということがありました。

このように、国の後押しが進もうとしていて、また、先んじて、東京湾ではありますが、民営化をしている私たち東京都が中心となって、先ほど横浜の埠頭公社についても一体化を進めていくという話がありましたが、ぜひこの三港の港湾の管理運営の一体化を早急に進めて、必ず今回のこの選定に選ばれるように願いたいと思うんですが、決意のほどをお聞かせください。

○河内参事 今回の国際コンテナ戦略港湾への応募につきましてでございますが、今回の応募につきましては、京浜港を構成いたします横浜市、川崎市とともに、東京都いたしましても京浜港として応募していく方向でございます。

その中の応募に向けた取り組みを現在三港で進めておりまして、この中でも、我々の民営化した埠頭株式会社の強化ですとか、あとは横浜の埠頭公社の今後のあり方等も触れながら、国に対して提案をしていく予定でございます。