

論文の内容の要旨

氏名：高 橋 浩 二

博士の専攻分野の名称：博士（工学）

論文題名：国際競争力強化に資する港湾運営制度の研究

日本政府の港湾政策の目標は、我が国の国際競争力を強化するための港湾運営を確立することである。しかし、日本政府は、1950年の港湾法の成立以来、米国型の港湾管理者制度を導入し、港湾運営を港湾管理者たる地方公共団体の自主性に委ね、政府の港湾政策を長らく港湾施設の建設に注力すること、言い換えれば、港湾政策の実現手段を予算配分権限に限定してきた。2004年に発表したスーパー中枢港湾政策、2011年に発表した国際戦略港湾政策の中で港湾運営制度の改革に取り組み、港湾施設の建設と運営を分離する、いわゆる上下分離による港湾運営に関する制度を創設し、運営会社に対する政府の関与を組み入れたが、あくまで港湾運営は地方公共団体である港湾管理者の内政的問題として制度設計している。このように、政府は港湾運営を地方公共団体の自主経営に委ね、港湾建設中心の港湾政策を進めてきた結果、日本政府の港湾政策は国際競争力の強化に直結するの明瞭ではなく、批判を招く結果となっている。このため、筆者は、本論文において、物流コストの削減、リードタイムの短縮、サービスの向上による日本の国際競争力の強化に資するため、港湾運営制度を、①港湾配置の地勢学、②港湾インフラの資本費・維持管理費、③港湾管理者の財政、④港湾運営制度の法的論点、⑤港湾運営会社の民間経営、⑥災害時の対応の6つの観点から検証し、課題を明確にしたうえで、新たな港湾運営制度を提案した。

まず、第1章で、上記の研究の背景、目的、方法を示した。

第2章では、地理的特性のうち既往研究の極めて少ない港湾背後圏の「経済活動密度」・「縦深性」、「港湾間距離」に着目した国際コンテナ港湾の配置論を提示し、世界の港湾配置の地理的特性を検証した。この結果、世界の港湾を、内陸経済規模が大きく広大な背後地域面積を持つ「大陸型」と、内陸経済規模および背後地域面積が極めて小さいが、世界の主要航路上に位置する「島嶼型」、経済活動密度が高いが縦深性が低く、主要航路から外れている「日本型」の3種類に分類でき、「日本型」は日本特有のもので多数の港湾が立地せざるを得ない、世界でも特殊な地理的特性を持つことを明らかにした。さらに、新たに構築した地勢学モデルの検証により、東アジア経済の中で日本の将来の経済活動密度の相対的な低下に対応して日本の国際競争力を強化するためには、縮小均衡理論による国際コンテナ拠点港湾機能の大胆な集約が急務であることを明らかにした。

第3章では、港湾運営の財政問題に大きな影響を与える資本費と維持管理費の研究成果を取りまとめた。港湾運営を財政面から分析するためには経営学の重要な指標である資本費および維持管理費の動向および将来の展望を明確にすることが必要不可欠である。本章で港湾施設の資本費および維持管理費に着目し、これらの費用の上昇要因および建設費の内外価格差を分析し、船舶の大型化に対応した港湾施設の大水深化・沖合展開や、わが国の自然的条件（地震、津波）、新たなリスク（レベル2クラスの事象や、地震に伴う大規模液状化による側方流動等）の回避のため、今後も資本費および維持管理費は上昇する傾向にあることを明らかにした。本章で、資本費および維持管理費の上昇傾向にあることや海外に比べ高いことは、特に埋立事業、港湾機能施設事業の採算性や港湾管理者の経営の健全性を悪化させる要因となるとともに、国際競争力の強化のためには、上昇する費用に対し、今後も、投資額の確保が必要であることを示した。

第4章では、港湾管理者における財政問題を管理運営と建設事業の観点から分析し、これらの研究成果を取りまとめた。日本の港湾は、地方公共団体が港湾管理者として運営しているため、港湾施設を整備する制度は、財源によって大きく2種類に分かれる。一つは、国と港湾管理者が費用分担して整備する制度で、航路、防波堤、岸壁などを対象としている。もう一つは、港湾管理者が自ら債券を発行して整備資金を調達する制度（起債事業）で、埠頭用地、荷役機械、埋立地を対象としている。起債事業の特徴は、施設の運営費および償還資金を用地や施設の利用率、埋立地の売却費収入により捻出しなければならないことにある。本章で、まず、日本の港湾管理者の財政状況を概観し、港湾運営では黒字または収支均衡しているが、港湾建設が大きな赤字を生む要因となっていることを分析した。特に、港湾管理者の起債事業の

償還財源問題を取り上げ、起債事業の今後の増減を見極めるため、日本の港湾の建設費の動向を分析し、港湾構造物の大水深化や東日本大震災発生以来の耐震強化の動きなどから建設費は今後も上昇し、起債の発行額の上昇に直結する状況であることを指摘した。以上の分析を踏まえ、本章で、博多港の事例分析を通じ、港湾管理者の債務を軽減する方策として、インセンティブ補助金の交付により実質的に施設利用料や土地売却費（地価）を引き下げ、早期に償還するとともに、企業誘致の促進により地方税収を増加させることが財政再建のために重要であることを示した。

第5章では、港湾運営における法的論点の研究成果を取りまとめた。

港湾法は、港湾管理者の設立に関与できるのは第4条第1項で、①現に当該港湾において港湾の施設を管理する地方公共団体、②従来当該港湾において港湾の施設の設置若しくは維持管理の費用を負担した地方公共団体、③予定港湾区域を地先水面とする地域を区域とする地方公共団体の3団体と規定し、実質、地先水面に接する地方公共団体による港湾管理者に限定している。本章で、港湾法制定後60年超の間における経済社会の変遷と港湾法の現用性を検証し、港湾運営の法的論点を、①地方自治法の趣旨から距離がある港湾管理者制度、②地先水面に接する地方公共団体による運営の限界、③運営指導力の欠陥、④港湾の運営機能の喪失リスクとして明らかにし、健全な港湾運営には、地方公共団体からの運営独立、広域的な港湾運営のための制度の確立が必要不可欠であることを示した。

第6章で、国際競争力に資する会社運営のための要件を、鉄道・道路・空港の上下分離運営・上下一体運営の先行事例との比較分析により明らかにした。この結果、港湾の運営のための要件として、①規模の経済の追求が必要不可欠であること、②国土交通大臣の運営指導する権限が明確ではなく平時や災害時ともに弱いこと、③港湾運営会社の運営について港湾管理者からの独立性が弱いこと、④港湾運営会社の営業規模の拡大のためには政府の出資や債務保証などの検討が有効であることを示した。

第7章では、大規模自然災害に対する強靱な港湾運営制度の確立に関する研究成果を取りまとめた。

2011年に発生した東日本大震災は、東北地方の太平洋側の被災した港湾物流を日本海側の港湾がバックアップする重要性を認識させることとなった。東日本大震災の教訓を生かすため、本章で、首都圏直下型地震、東海・東南海・南海地震、南海トラフ地震が発生した場合、被災港湾をバックアップする港湾はどこか犠牲量モデルにより検証した。この結果、南海トラフ地震等の大規模自然災害に対し、被災港湾のバックアップ機能を果たす重要な港湾は、三大湾の港湾および日本海側・瀬戸内海の港湾であることを明らかにし、今後のシナリオとして①三大湾の港湾などのバックアップ港湾の機能を拡充させるシナリオ、②バックアップ港湾の機能の拡充に加え、北部九州に大型船の寄港を可能とするハブ港湾を整備し、他の国内港湾とフィーダー輸送するシナリオ、③バックアップ港湾の機能の拡充に加え、釜山港・上海港等との国際間連携を進めるシナリオを提示した。既往の港湾能力および大型船の寄港を考慮すると、日本は、大規模自然災害に備え、シナリオ②を早急に実施すべきであることを示した。

第8章で、カナダと日本との港湾運営制度の歴史的変遷を比較分析し、港湾政策の立案および実施における政府の強いリーダーシップの重要性を分析した。

カナダ連邦政府は、歴史的に地方分権かつ自主経営による路線を進め、港湾運営についても国営から公社化・民営化による自主経営を進めてきた。しかし、2006年に「アジア太平洋ゲートウェイコリドー構想（APGCI）」を策定し、港湾政策をそれまでの自主経営路線から連邦政府主導に変更し、以来、連邦政府みずから強いリーダーシップを発揮し、バンクーバー港務局等の港湾統合や港湾・鉄道・道路の港湾物流インフラの大規模な改良事業を実施している。本章では、港湾運営の路線を変更したカナダと、港湾運営を地方公共団体の自主性に委ねている日本を比較分析することにより、港湾運営および港湾物流関連の公共事業において政府の強いリーダーシップが重要であることを明らかにした。

以上の検証の結果、第9章で、本論文の結論として、物流コストの削減、リードタイムの短縮、サービスの向上による我が国の国際競争力を強化するための港湾運営を確立するためには、現行制度を改善し、上下分離方式による港湾運営制度を発展させ（上下分離）、港湾資産については大胆な港湾統合によって港湾資産を集約し資産管理会社が資産管理を行うとともに（縮小均衡）、港湾運営については全国1社の民間企業を設立し広域運営を行うこと（規模の経済の追求）、さらに、新たな体制に移行できるように政府のリーダーシップを法的制度に組み入れ（政府のリーダーシップ強化）、大規模災害に備え北部九州にハブ港湾を整備することを提案した。