第9回 官業民営化等WG 議事録(国土交通省ヒアリング)

1. 日時：平成16年9月28日(火) 11:00～11:30
2. 場所：永田町合同庁舎1階第1会議室
3. 項目：港湾
4. 出席： 規制改革・民間開放推進会議
鈴木主査、黒川委員、大橋専門委員、福井専門委員
国土交通省
港湾局管理課 課長 長田 太 (以下「長田管理課長」という)
港湾局計画課 課長 林田 博 (以下「林田計画課長」という)

大橋専門委員 今日はありがとうございます。では、早速御説明をお願いします。

長田管理課長 それでは、港湾局の管理課長でございます。

大橋専門委員 簡潔をお願いします。ちょっと時間が迫っているので、7、8分ぐらいで。

長田管理課長 はい、わかりました。資料に基づきまして、御説明させていただきます。

まず、港湾の関係でございますが、事業の実施主体としては、国、地方公共団体、港務局、民間事業者と書いてございますが、基本的には地方公共団体が中心でございます。それに対して国は、一部そういう施設の整備に対して助成をするということになっております。

事業の内容でございますが、港湾施設というように一口に言いましても、この参考資料1ページにございますように、いろんな施設の集合体を港湾と言っておりまして、これらの施設のうち、国あるいは公共団体が整備をしておりますのは、水域・外郭・係留施設ぐらいでございます。大半の施設については民間事業者自らが整備をされて利用されておるといってございまして、ただ地方公共団体としては、全般的な管理という意味で港湾計画をつくったりとか、主要な施設については自ら整備し管理をしているということでございます。

民間移管の具体的な内容ということでございますが、今、申し上げましたように、かなり全部の整備を公的主体がやっているということではなくて、むしろ民間事業者自身が整備をされておるところでございます。ただ、公共施設として特に重要な部分については国等が補助を行いながら、公的主体で整備を行っておるところでございますが、その中でも特に3つの事業につきましては、更に民間に大きな関わりをいただいているところがございます。

1つは、PFI事業ということございまして、参考資料の2ページ、3ページにございますが、北九州のひびき、茨城県の常陸那珂、それから名古屋の3つあるわけでございますが、8のところを書いてございますように、PFI事業というのは、PFI法そのも

のが、平成 11 年に制定をされました。これは、公共施設の建設、維持管理、運営について民間事業者の参入が認められておるといふこととごさいます。更に平成 13 年の改正によりまして、行政財産の貸し付けも認められておるといふこととごさいます。

例えば、2 ページのひびきのコンテナターミナルについて言いますと、建設の主体となっておりますのは、シンガポールで港湾事業を行っている P S A という会社のほかに、日本の港運事業者で上組、あるいは新日鐵等の会社を中心になりまして、ここにございませよな大規模なコンテナターミナルを整備しておるといふこととごさいます。ただ、なかなか民間事業がこいう事業をやる場合は大変とごさいますので、国としては税制の特例措置、財政投融资、あるいは無利子貸付等の支援措置を行っているとこでございませ。

もう一つは、構造改革特別区域法に基づいて、特定埠頭運営効率化推進事業というものをやっております。5 ページをごらんいただきたいわけとごさいませが、これは実は整備そのものは基本的に公共団体で整備するわけとごさいませが、5 ページの左側に書いておますよに、現在では、例えば、バースがありますその背後の土地をいろんな会社が借りまして、これは、例えば、一定期間ごとに借ります。それから、船が着きますと、船が着いたときも大体 1 日単位とかで貸すわけとごさいませ。そうすると、長期的かつ安定的な管理ができないといふことと、民間企業としても投資をしにくいといふことと、右の表にございませよに、背後の土地、あるいは岸壁そのものを一体として 30 年といふことと、長期にわたって一定の事業者に貸し付けますと、例えば、その上にガントリークレーンを建てるにしても、自分の計画で、あるいは自分がお金を投じて立てることができるといふことと、非常にそういう意味でこいう事業をしようとする民間の方からは、安定的かつ長期的な投資ができるといふこととごさいませして、これは既に博多港、それから水島港でこいう主体が整備をされてやっておるといふこととごさいませ。

それから、地方自治法に基づく指定管理者制度とごさいませ。これは、港湾だけではなくて、公共事業一般のこととごさいませが、これについても港湾では既に 6 つの港湾管理者で条例を制定されており、現に 1 つの公共団体では既に導入されておるといふこととごさいませ。

それから、参考までとごさいませが、6 ページ以降にスーパー中枢港湾のことを書いてございませ。これは基本的には、先ほど御説明申し上げました P F I 事業と、形としては同じとごさいませが、それを更に大規模に、かつ既存のコンテナターミナルの集約をし、港湾の運営の主体となるメガオペレーターを積極的に育成していこうといふことと、私どもは来年度の予算でお願いをしているところとごさいませが、こいうこととよって港湾の競争力を高めて、利用者であります船社等に対してより低価格で高度なサービスを提供できるようにしたいといふこととやっておるものとごさいませ。

説明は以上とごさいませ。

大橋専門委員 ありがとうございます。

指定管理者制度については、これからの検討課題だといふこととですか。実績はもうある

んですか。

長田管理課長 実績はございます。

大橋専門委員 そうですか。どのくらいあるんですか。

長田管理課長 今、6つの港湾管理者で条例がつくられておりまして、そのうち1つの公共団体、秋田県でございますが、これは8月1日から既に導入をされております。

大橋専門委員 6港湾管理者がやられているということですか。

長田管理課長 これは、私どもは別に反対もしておりませんで、こういった制度ができましたので、どうぞ御利用くださいということによっておりまして、あとは港湾管理者の方でそのための条例をつくられたりということだと思えます。

大橋専門委員 PFIに基づく事業というのは、今日御説明された、北九州のひびきコンテナターミナルの整備、これだけでございますか。

長田管理課長 ひびきと常陸那珂です。それから、ここには入っておりませんが、もう一か所、名古屋港の緑地の整備をやっておられるPFI事業もございます。

大橋専門委員 名古屋の緑地ですか。

長田管理課長 はい。緑地と一体となって、例えば、レストランのようなものを整備されるということでやっております。

大橋専門委員 その3件ですか。

長田管理課長 そうです。

大橋専門委員 PFIに関して、これは3件現に行われているということで、非常に評価しますが、もともと港湾というのは、例えば、エネルギー港湾だとか、食料港湾だとか、一定の産業関連施設ですね。そういう、ある意味では特定の事業者が独占的、独占とは言わないけれども、独占的に使うような傾向のある施設の1つではないかと思うんです。そういう港湾の特殊性があるにもかかわらず、PFIというのが現在まで3件というのはどう評価されていますか。非常に実績としては低調なのか、それとも相当進展していると考えているのか。いかがでございますか。

長田管理課長 今、委員がおっしゃったように、関東圏で調べましたら、バースが1,200くらいあるわけでありまして、実はそのうち6割は民間の専用の岸壁なんです。これは、おっしゃるように、例えば、その背後に新日鐵とか、あるいは製紙業とか、そういうところが自分専用のバースをつくって、その背後にある工場の利用に供するというので、そのための費用は民間で負担をされるということですけども、今、PFIでやっておる事業というのは、ほとんどがコンテナターミナルでありまして、1社単独でということでは、もう今できない時代になっている。

そうすると、今までは縦割りで、小さなバースごとに、これは郵船さんのバース、これはMOさんのバース、これはマースクさんのバースということによってきたわけですが、それだと非常にコストが高くなるということで、ではもう港全体のコンテナターミナルを、皆さんで共同でやって1つにしようということでありまして、そういう意味で言う

と、かつて先生おっしゃったように、民間専用バースというのは、逆に言うと今、日本の工場の競争力が下がってきていますから、昔は自分でつくった専用岸壁でも、だんだん自分で修理もできなくなって、どんどん老朽化しているという実態でありまして、あるいは工場そのものが海外に行ったりして、そういう専用岸壁が要らなくなってきているということで、日本の川崎とかそういうところには余り使えなくなった岸壁がたくさんありますけれども、今やはり問題になっておりますのは、特にコンテナの輸送というのが主力になってきておりまして、特に釜山とか外国の港と競争したときに、日本のコンテナ港としての競争力を上げていかなければいかぬと。そのために、どのようにして低価格で高度なサービスを実現するかということで、従来の縦割で港の運営がされている。あるいは、船社ごとに運営が行われていたものを、ある程度共同化して、みんな共同でお金を出し合って、ガントリーなんかも共同で使いましょと。そのための費用もみんなで出し合いましょとということをやっているのが、今の専らのPFIの事業だと。

それで、スーパー中樞港湾は、更にそれをもっと大規模にやろうということで、我々が計画しているものでございますが、ただやはりそれだけ大規模になればなるほどお金もかかりますし、これが公共であれば税金はかかりませんが、PFIでやりますと税制の優遇措置はいただいていますけれども、やはり固定資産税はかかってまいりますので、そういったものをいかに後の運営の中で消化をしていくかということと、やはり相当プロ対プロの世界になってきますので、さっきおっしゃいましたように専用岸壁ならもう自分の背後の工場が自分専用を使うわけですから、そういうノウハウも要りませんが、PFIでやりますと、コンテナターミナルをつくるには、船社を日本に寄せないといけませんから、では外国の船社とか日本の船社の交渉とか、料金をどうするかとか、あるいは背後のいろんな施設の運営をどうするかとか、こういうノウハウも非常に大切になってきますので、その辺りが一番、PFI事業をやるときに多分苦労されるころだと思います。大橋専門委員　そういう苦労があるから、なかなか手を挙げないということですか。

長田管理課長　いや、手を挙げないということではなくて、そういう苦労がある中で、しかしそういうことをやらないと、この資料の7ページにも書いてございますけれどもまさに、これはたまたま横浜の本牧埠頭にコスコという中国の船社の船を誘致することに成功したという新聞でございますけれども、これは釜山に決まっていたものを、横浜港がこのスーパー中樞港湾でやる、本牧埠頭というところの運営の中で岸壁使用料を下げることに成功して、釜山に対抗して日本に持ってきたという成功例の新聞なんですけれども、まさにそういう競争の時代ですから、そういうようにやらないともう勝てないということで、日本の主要港湾はわかっていますので、今まさにスーパー中樞港湾に皆さん手を挙げて、そういうようにやっていこうという気持ちはあるわけです。ただ、実際それをやろうとするときに、いろいろと従来の縦割を崩したいとか、共同でやるとか、他から資金を調達するとか、難しい課題はありますけれども、皆さんそういうようにしないとこれから勝てな

いと、どんどん釜山とか、あるいは香港とか、いろんなところに負けていくということはわかっていますから、何とか勝ち抜くために、それをどうしようにしようかという知恵を今、一生懸命出しているというところだと思います。

大橋専門委員 どうぞ。

黒川委員 新しい動きがたくさんできていることに関しては認識していて、それがうまくいけばいいと思うのですけれども、旧来の形の、つまり日本の港湾というのは、もともと使用料が高くて、それはどこの部分が高くてそうなるのかということと、私たちはどちらかということ、官民問題というよりは民民問題というか、つまり港湾を使うに当たって、私のところの分野には、どうして港湾地域にコンビニができないのかという議論とか、港湾地域内の活用に関して、いろんな自由度がないという議論があって、これを港湾局の方と議論をすると、どちらかということそれは従来その地域をずっと使ってきたいろんな組合とか、そういう人たちとの関わりで自由に活動ができない場所がありますと、それは国の管理の問題ではなくて、どちらかということ地方の、それぞれの港湾を管理しているところでの問題であるということを知ると、結局国で新しくつくるところに関しては既得権がないので、だから新しい試みの制度は導入することができるのだけれども、本当に多くの今、程度利用しかされてない、コストが高いと言われている港湾については、そういう問題がなかなか解決されないと、新しいところをつくって行って、新しい制度が入ってくることは可能かもしれないけれども、それ以外のところはそのまま放置されたまま旧来と変わらないのではないかと考えていて、今日示されたのは、新しく動き始めて、これから期待できそうな可能性のところの話でありますけれども、港湾全体の話をする、本当はそういうところがなかなか変わりにくい環境にあるのではないかというのが問題意識ですけれども。

長田管理課長 確かにおっしゃるように、港湾の世界というのは、例えば、つくる側もそうですし、利用する側の港湾運送事業の担当もしてありますけれども、港湾運送事業というのは非常に縦割りで、このパースは俺の権限だと、この会社は俺の権限だと、非常に密接だったのです。そうすると、なかなか共同化しようとしてもお互い、まさに民民問題で、そういうわけにはいかなかったのですけれども、運送業の世界でも規制緩和が進んでおりますし、先ほどコンビニの話もありましたけれども、我々は余り港湾の分区条例でも、余りここに物を建てるなどが、そういうことを言わないようにしようという方向に全体が進んでおります。

スーパー中枢港湾では特に、これからどんどんつくったときに、新しいパースをつくって、そこで新しいシステムをつくるのではなくて、今ある既存の港湾、さっきの本牧もそうなのですけれども、既存の港湾を再開発しながら、再開発するということは、そこに張り付いている業者さんを今度はそれをまとめていかなければいかぬと、そういう意味で非常に苦労が多いのですけれども、新たな投資を余りしないで、ただ既存の施設をリニューアルして、あと上物をリニューアルをしながら既存の事業者が共同化してやっていこうと。

そういうようにしないと、なかなかコストが下がっていかないということで、我々は今、取り組んでいるところでございます。

おっしゃるように、確かに、非常に港湾の世界というのは歴史があるがゆえに、非常に従来の縄張りとか、お互いの関係が非常に厳しいところがありまして、頭では共同化した方がいいということはわかっているけれども、なかなか音頭を取る人がいないとか、そういうことだったのですけれども、やはり現実にもう競争が激しくなっていますから、これ以上放っておくと負けていくと、それはこういう主要港は勿論ですけれども、地方の港もそういうことなのです。どんどん金をかければものが来るとい時代ではありませんから、ソフトとハード、トータルのサービスをどういうように実現していくかということだと思っております。

黒川委員 申し上げたかったのは、国はもう姿勢として、とにかく民間開放してできるだけ規制緩和しながら対応していきましょうという姿勢を持っていても、でも港湾管理というのは基本的には地方自治体が対応しているために、私たちは現実にもその話をしていこうとすると、国との関係ではもう開放されています。だけど、実際に動こうとするとほとんど動いてない。それで、国が積極的に大がかりにプランとしてつくったものに関しては動き出しているけれども、だけど現実にも地方のところでは高いまま全く硬直的で動いてないよという議論が戻ってきてしまうのです。そのところの姿勢というか、国の姿勢というのは、もう徹底的に民間解放で規制を解消していく世界の中にあると考えていいのですか。

長田管理課長 そう思うように思っています。結構だと思います。特に今、港湾運送事業も主要港に続いて地方港の規制緩和を進めています。確かに、おっしゃるように、地方に行けば行くほど、なかなか旧来のそこを監督している方がいて、しかも数が少ないということで規制緩和が進みにくいという場面があるのも事実ですけれども、地方港は地方港同士の競争をやっていますから、いつまでも古いことにしがみ付いて、高い料金だと結局そこに船が来なくなるということになってきますので、そこはそれなりに地方も大分意識は変わってきていると思います。

大橋専門委員 港湾施設の新設なり、あるいは改修事業で、おたくが直営でやっているものがあると思いますけれども、それはどんなものなのか。それから、今後もその直営事業というのは、引き続き残していこうと考えているのか、それはどういう理由なのか。

林田計画課長 港湾局の計画課長でございます。今、お尋ねの直営というように表現をされましたのは、国直轄の事業という趣旨でおっしゃられたと思うのですが、これはつい数年前に私どもの港湾法という法律を改正いたしまして、国が直轄事業でやるべきものと、そうでないものを法律上明らかにしております。その中で、国が直轄でやるものというのは、国際貿易に関わるもの、それから国内もネットワークが必要なもの、例えば、北海道と関東を結ぶですとか、あるいは九州と近畿を結ぶだとか、そういう非常に広域的なネットワークを構成するようなもの、そういうものを基本的に国がやるのですよということ

定めまして、具体的にどういう施設、その規模はどういうものかというところまで港湾法で決めて、それを国が今後ともやっていくのですよというように整理をさせていただきます。

長田管理課長 さっき関東で1,200 ぐらいの岸壁があると言いましたけれども、そのうち直轄でやっているのは25 ぐらいです。だから、全体の2% ぐらいです。あとの6割が民間で、だから4割が地方公共団体が業務をやっていると。だから、全体100% のうち2% しかございません。計画課長が申し上げましたように、まさに日本全体にとって重要で、なおかつ技術的に非常に難しく、そういうものだけを直轄でやっておりますので、そういう意味ではほかの施設と違って、だいぶ直轄の部分というのは非常に少ないということです。

鈴木主査 この指定管理者制度ですけれども、これは3年以内に条例を整備することになっており、導入を推進してまいりたいと書いてあるのだけれども、その見通しはどう考えておられますか。

長田管理課長 かなり進むと思います。ただ、指定管理者制度というのは、結局利用だけですけれども、国がつくったものを単に民間に委託しますので、むしろ利用者からすると整備も含めてやるようなPFIとか特定埠頭の方は、多分実際コストも下がっていきまじ、例えば、指定管理者制度というのは、今、船を使う料金でも、皆さん戦略的に考えられて、例えば、ボリュームディスカウントとか、いろんなことをやっていかないといけないんですけれども、なかなか指定管理者制度を使いますと、いちいち料金を議会の了解を取ってやらなければいけないとか、変更するときに非常に手間がかかりますので、多分港湾の我々の制度の方が先を行っていますので、ごく地方の、非常に利用が割と固定的なもので指定管理者制度というのは効いてくるとは思いますけれども、大都市の港湾ではむしろ整備も含めて、管理運営を全部民間でやるという方向に行っていますから、多分指定管理者制度よりもPFIだとか長期貸付制度みたいな方が魅力的なのだろうと思います。

黒川委員 諸外国の港湾と比べて、国際港湾でも日本の港湾がものすごく高いと言われる。その根本的なところはどこにあると考えていますか。

長田管理課長 基本的には、人件費が中国と比べて10倍ですから、荷役費用なども、日本はいろんな機械を合理化することによって、あるいは自動化しておりますけれども、なかなかこの10倍の差というのは埋め切れないということだと思います。

ただ、一方で、日本にはある程度貨物もありますし、かなり今の機械化とか自動化とか、先ほど申し上げたように共同化することによって、今まで100人でやっていた作業を70人でやるとか、そういうようにしていかないと、この人件費の差はなかなか埋まらない。

それから、岸壁使用料のところは、これはある程度各国も国のお金を、そういう競争になるようなところは国のお金を入れて、ただ運営はなるべく民間の方にやってもらうと。

それから、費用の中で水先の料金などがありますけれども、これなども別途、今、水先制度の見直しをやっていまして、できるだけこれをも下げていこうと。

その岸壁使用料の部分と荷役の効率化の部分と、それから船舶関係費用、水先みたいな

もの。それぞれが下げていかないと、なかなか我々が目標としている3割下げるといふことはいかないと思います。

鈴木主査 特に地方港などで、集約化するという動きはないのですか。

長田管理課長 地方港、例えば、北九州では太刀浦という古い埠頭があったのですが、港を効率化して、岸壁を集約化するという動きはございます。

鈴木主査 それは、Aというところの港とBというところの港で、わずかな荷物だけやっても仕方がないから、もうAに集中してしまおうという動きはないのですか。

林田計画課長 地方部の港湾、地方港湾という法律上の区分がございまして、その地方港湾につきましても、市町村の合併と軌を一にして、もう同一の市町村になるようなところについては、港湾を統合しようという動き、これは大きな動きとしてございます。そういう市町村統合の動きがなくても、例えば、離島などで複数の、相当数の港湾が、それぞれ独立の港湾として整備、利用されているというところにつきましても、今後の利用の効率化、あるいは投資の効率化という観点から、統合しようじゃないかという動きがございまして、これは今年末から今年度末ぐらいまでに、相当数の港湾については統合ということが対外的にも公表できるのではないかと考えておまして、私どもも、これは港湾管理者の方で具体的にやっていただくわけですが、そういった統合を推し進めようということを考えております。

黒川委員 もう一つ、PFIで今、国際港湾などで新しい事業が行われていると思うんですが、確かに、上に乗せる施設や何かは民間の投資なのだけでも、最初の補助が付いて、つまり港湾の埠頭整備そのものについては、つまり行政財産になってそのまま管理されますね。それを丸ごと、つまり港湾の運用というか、行政財産の形にしないか、あるいは将来は戻ってきても構わないと思うのですが、その埠頭を丸ごと建設するというところでもPFIの資本の中に入れるということは考えられないのですか。

長田管理課長 多分コスト的になかなか難しいのだろうと思うんです。

黒川委員 だれもやってくれないということですか。

長田管理課長 はい、結局それを自分たちのコストで、基本的に今の制度は無利子貸付ですから、そうすると100億円かかるものは、全額国費でつくるのと、片やそれを全額、無利子とは言いながら借金でつくって、それを料金で回収していこうとすると、相当大変だと思います。

黒川委員 それは、PFIの手法の中に補助金付きのPFI手法がないからでしょうね。

長田管理課長 はい。

黒川委員 だから、補助が付いていて、どうせ国のお金が入る状態で、丸ごと民間が事業をして、最終的にトランスファーすることはあり得るわけですね。

長田管理課長 それはあり得ますね。

大橋専門委員 そうなったら、もっともっと民間が手を挙げてやってもいいと思うようになりませんか。

林田計画課長 これは、確かに我々もそういう動きが本当に出てくれば、十分考えられると思うんですが、世界的に見ても、先生、今、御指摘のような事例というのは、むしろ少数なのですね。香港などは、建設の部分から、これはちょっとややこしくて、開発の許可を取って、土地そのものは香港政庁に属して、それを40年間使用するという形になっているのですが、いずれにしても最初の資金を調達して整備をやっているという事例はございます。ただ、それ以外の国では、やはりインフラ部分は何らかの形で公的なセクターが整備をして、その上物、ガントリーのクレーンですとか、管理棟という建物ですとか、そういうものを民でやっているというのが基本的なパターンになっておりまして、それは香港みたいところで、非常にある種の開発許可みたいな制度をとって、埋め立ても許可を取ってやって、その土地は、香港政庁のものというのは非常に特殊な条件で成り立っているのではないかという感じがあります。

黒川委員 だけど、だから香港は圧倒的に強いわけでしょう。世界一になってしまっ

林田計画課長 そういう面もございます。

長田管理課長 先生、香港は最近下がってしまっして、むしろ背後にある深圳に負けているわけです。香港は、むしろ日本より料金が1.5倍ぐらい高いのですけれども、今までは高くても荷物が来るといって成り立っていた。だから、自分でつくってもやれたのですけれども、最近では後発の深圳、あるいは上海の方が公共で整備していますから、料金が少ないということで、今、香港から深圳に移っております。

だから、そういう意味で言うと、余り安閑としておれないのかなと思います。

大橋専門委員 初歩的な質問だけでも、この特区法でやっている、特定埠頭運営効率化推進事業というのは、これは特定のチェック地域だけですか。

長田管理課長 ですから、これは申請をされたところです。

大橋専門委員 全国的な統一的な制度にしていくという方向はあるのですか。

長田管理課長 まだそういう御要望が、多分実際埠頭を借り受けて運営をする主体、これをつくるのが相当ある程度大きなところでないとなかなか難しいだろうと思っています。

だから、むしろそういう主体がいっぱい出てきて、全国的にやりたいという声になればそうですけれども、多分今のものはそういうのをやられる意欲のあるところというのは、特区みたいなものをつくってやっておられるところだと思います。

なかなかほかで、もっと拡大してくれという。

大橋専門委員 ニーズが相当拡大していくのだったら、考えてみようということですか。

長田管理課長 そうですね。

大橋専門委員 そのニーズの見通しはどうか。

長田管理課長 ですから、ニーズの見通しとしては、特区法でやるやり方もありますし、PFIでやるやり方もありますし、スーパー中樞港湾もありますし、多分意欲からすれば、さっき黒川委員がおっしゃったように、結局特区法で単につくった後の運営だけですから、PFIとかスーパー中樞は逆に一部つくる方も含めて民間がやっていこうという仕組みで

すから、だから方向としては大きなところは多分PFIとかSPA中の方に流れてくるんだと思います。その次ぐらいのところが、特区法のような形で、更に小さいところに行く指定管理者制度という、そういう棲み分けになってくるのだと思います。

それは港湾の大きさとか、あるいは実際その制度をつくっても、手を挙げてプレイヤーがいないと、結局制度だけということになりますので、そういうプレイヤーの存在ということだと思えます。

大橋専門委員 ちょっと話が違うので、お答えできないかもしれないけれども、例えば、港湾区域内の航路の開発だとか、整備だとか、あるいは油の除去作業という、これはまさに国が直接、あるいは港湾管理者が直接やっているわけですか。

林田計画課長 今お尋ねの2つあったと思うのですが、港湾区域内の航路を指定する水回りのところですね。これは、端的に言いますと、非常に重要な航路、重要な泊地、泊地というのは直轄でやるような岸壁の全面の泊地という意味ですけれども、そういうものについては国が直轄事業として実施をしておりますし、それ以外の小さな船が着くような岸壁の全面の泊地ですとか、そういう航路、これは港湾管理者が基本的には補助事業で実施するという区分になっています。

もう一つの浮遊している油みたいなものですね。そういうものの回収ということにつきましては、港湾区域内については、港湾管理者が回収するという作業をやる。国直轄でやるものもございませう。これは港湾区域の外で、要するに、港湾管理者が自らの責任と義務を負っていない部分については、国が自ら流出したような油を回収するというような仕事をやっております。

大橋専門委員 そういうのを包括的に民間委託というのは、できないんですか。

長田管理課長 多分、作業そのものを管理者が民間に委託するということは可能だと思います。ただ、民間がやってそういう部分に金を取れるかということ、だれも金が取れないのです。例えば、民間がやって浚渫しましたと、そこを通る船から通行料をもらえますかということ、今は取ってないわけですから、何で民間がやると有料になるんだということになりますので、結局岸壁とかそういうところは岸壁使用料が入って、トータルで自分が金を突っ込むことによって、ただお金を取れますから、そこで逆に民間がやることによるうまみと言いますか、結局自分たちの努力でガントリーを安くつくれば、結果的に料金が安くなるということが出てくるんですけれども、泊地とかそういうところはなかなかお金が取れる仕組みになってないものですから、だから、港湾管理者がやる分の委託ということで、民間の事業者が、実際は別に港湾管理者がやると言っても、港湾管理者自身でやるというよりも、実際は民間の作業会社にやらせているわけですから、作業そのものは民間ですけれども、全体を民間に委託するということがなかなか、後のコスト回収という点からちょっと難しいのかなと思えます。

大橋専門委員 油だと、たれ流した事業者から料金を取るという考えはないんですか。

長田管理課長 結局、そのたれ流した事業者が立派な会社ならいいのですけれども、例

の北朝鮮の船だったりとか、ロシア船だったりして、最後は交付税で面倒を見ざるを得ないということが結構あります。

ですから、今はだんだん保険とか、日本に入港する際には必ず保険を付けて来いとか、そういうことだと思います。

林田計画課長 油に関しては、例えば、原因者が特定できれば、勿論求償するということが現在でもやっているわけですが、原因者がわかっていて求償する場合でも、2年、3年、4年という時間がかかって、そのためのコストもまた必要になっているのです。かつ原因者がわからないで流出をしている油というのでも回収していますので、この場合だと求償のしようもないということで、言わば税金で掃除をしているということになっているわけで、恐らく商売として成り立つという感じにはなかなかならないのではないかとこのように思っております。

管理課長が申しあげましたとおり、実際の作業そのもののアウトソーシングをすることは勿論現在もやられておりますし、これからも進んでいくのだろうと思っております。

大橋専門委員 ほかによろしいですか。どうもありがとうございました。