

民営化に向けた準備

Preparing for privatization



公営から民営へと、港が空前の発展を遂げた10年ののち、その賛否についてルドルフ・メイヤー(Rudolf Meyer)が比較評価する。

輸送なくして経済発展はありえず、効率的な輸送があるところによりよい発展があるという明確な法則が存在する。90%以上の世界の貿易は海運によってなされ、特にコンテナ貿易において、船が大型化している。適切な能力を持った港湾施設に対する世界的な需要は増大し続けているのである。背後圏への輸送に関する物流上の挑戦は世界中で加速している。そして、この10年間で、港湾は、誰もが予想することができなかった状態へと発展するために変化を経験した。

絶え間なく変化する世界のなかで、生産者、消費者市場が非常に早く発展し、わずかな例外を除いて、その変化に対応するために十分に迅速に対処できた政府はなかった。政府の主要な役割は、発展のための安定した明確な基盤を整備し、民間セクターの参入を促すための投資しやすい環境を整えることである。港湾における政府の関与はルール策定者、管理者、ある程度の基本的な施設整備者としてのものに限られるべきである。国、地域、地方レベルの政府は民間事業者、民営港湾を導き、規制するための財政や税制、外国貿易、価格と関税、港湾関係法律、規制、雇用に関する施策を含む広い範囲の有効な手段を整えている。

なぜ政府が港湾その他のインフラ整備における民間セクターの参画を促進するべきかについては3つの理由がある。

- ・ 民間資本の魅力 一般的に公的セクターの財政は逼迫しているが、民間セクターの財政は満ち足りている。

・ 技術経済の見地からの近代技術の導入 発展途上国での投資において特に重要である。

・ 海外諸国のノウハウの利用可能性 民間参入を政府にとって魅力的なものにする。
しかしながら、港湾の民営化は、公的セクターの機能と義務の明確化を含む組織形態の集中排除、責任と義務の民間セクターへの移転、予算や別個の会計の提供といった主要な3つの必要条件が満たされている場合にのみ成功するものである。

国家の法律の規制緩和は時代遅れの法、規則、規制を廃止し、残ったものについての透明性を向上させるべきである。更に、行政上の要件や介入は最小化されるべきである。最後に、取引関係の制約をなくし、魅力的なビジネス環境を提供するために、経済成長や民の参画を阻害する法、行政上の要件は廃止されるべきである。

港湾の民営プロセスは5つのステップとなる。まず、資産査定で民営化の対象を明らかにすること。次に、価値を向上させる戦略として民営化のために港湾を変革すること。3つ目に、成功の確率を向上させるために民営化のための環境を整備すること。4つ目に、投資家の特定、投資家に関連したマーケティング計画の確立、投資の選択肢の明確化、譲渡時期に関する戦略的アプローチなどの結果としての譲渡の過程。5つ目に、民営化後の課題があり、これは長期的な官民の財政上の関係において重要なものである。費用と収入の重要性が明確化されるために、負債と利益は公的セクターと民営セクターとで共有されなければならない。

これまでの民営化の事例から様々なことが学ばれてきた。分析し、理解し、政府と既得権益を考慮するために、我々は民営化の歴史を詳しく検証しなければならない。一度、現行体制の評価が行われれば、様々な団体から受けるべき協力内容が明確になるに違いない。最後に、現実的な発展シナリオが準備され、合意される必要がある。

「港湾への政府の関与は、規則、規制などに限定されるべきであり、基礎的な公共利用のインフラの供給についてもある程度限定されるべきである。」

もう一つの知見は民営セクターの参入は主に3つのグループに影響するという点である。3つのグループとは、公的セクター、民営セクター、労働組合である。国際交通労連は港湾の民営化の利点を分析し、民営化を支援している。この点において、民営セクターは公的セクターだけでなく、労働組合の要求にも耳を傾け、正当な労働者の要求に対して公正な解決策を探さなければならない。どのようなケースにおいても、公共による独占状態が民営セクターによる独占状態に置き換わるべきものではない。結局のところ、公共の独占状態はすべてのものに対して奉仕するためのものであり、一方で、民営セクターの独占状態はただその株主に対して奉仕するものであるからである。

<ケーススタディー 1>

最も古い事例はアルゼンチンのものであり、1986年から1994年の8年間に行われたものである。契約過程で大きな遅れを被り、民営セクターへの港湾ターミナルの譲渡は予定より2年遅れた。骨の折れる契約手続きが終わり、ターミナルの状態は改善されたが、譲り受けた民営セクターは、ブエノスアイレス市よりもよい財政状態にある州政府の施設との競争は不公正であると主張した。さらに、ブエノスアイレス州が隣接する市の施設に新たな施設の増設許可を与えたた

め、著しく過剰なコンテナ取扱容量が生まれた。政府の処置が規模の経済を阻害する結果となった。

<ケーススタディー 2>

ロジマリンコンサルタンツが最速でまとめ上げたのは、たった18ヶ月でまとめたリトアニアのクライペダ・ステビア・カンパニーの民営化である。これは、憲法と19の規定を含む22の法律の修正からなっている。所有権の移転は1999年3月に行われた。クライペダはリトアニアの最大の港であり、ソビエト時代はバルト海の貿易の90%を取り扱っていた。現在、同地方における6番目の港となっている。

<ケーススタディー 3>

2005年3月、インドネシアにおいて、分権政策のもとで、港湾施設への民営セクターの参画に関する検討がなされた。これは、725の港湾のうち、長期的なものとして8から12の港湾を、短期的なものとして別の4つをモデル港湾として選択したものである。分権と海運関係法令を含む法や規制の枠組み見直しも含まれている。リスク分散と調和に関する検討は契約処理、保険政策、保障などの適切な手段や標準入札や契約書類の整備に特化したものであった。提案が承認されて以来、それらはすべての国際金融機関に配布され、検討材料とされた。

<ケーススタディー 4>

民営セクターが関与した最近のプロジェクトは2005年10月に開始されたポーランドのグダニスクの新たな大水深コンテナターミナルである。民営セクターが関与を始めてから、財政面での合意がなされるまで、2年未満であった。これはEUにおいて完全に民営セクターにより投資された最初の未開発状態からのコンテナターミナルであった。他のEU諸国はこの成功事例から、次世代の借金返済と利子支払いの観点から、港湾施設への投資への負担を納税者に寄り続けるべきではないということ学ぶことができる。

抄訳者 東北地方整備局 港湾空港部 計画課 鈴木崇弘)
(校閲 国土交通省 港湾局 国際業務室)