

World Watching 15

ワールド・ウォッチング

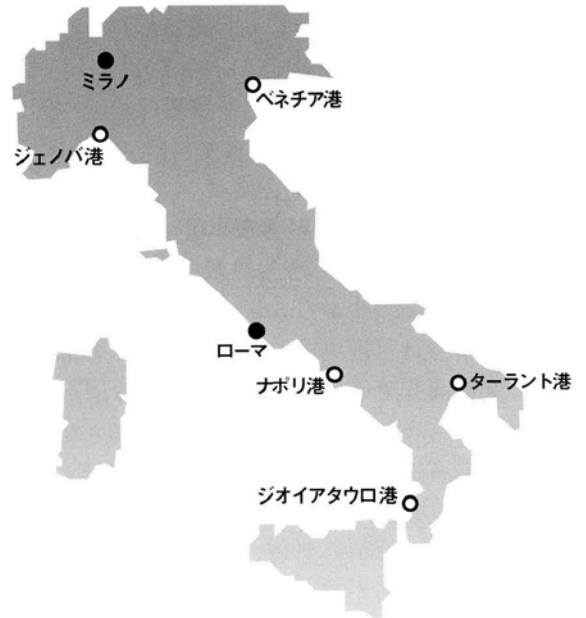
民間参入による イタリア港湾の再生



安井 誠人
国土交通省港湾局
開発課長



伊藤 博信
国土交通省港湾局
計画課課長補佐



はじめに

この4月、イタリアのPFI及び港湾民営化の現状等について調査する機会を得た。英国で誕生したPFIは、欧州各国においてもそれぞれの国情に応じた導入の検討が行われている。イタリアも1997年からPFI導入を本格的に始めようとしている国の一つであり、わが国同様に財政難に悩む国のPFIの状況を知ることは、わが国の今後の施策推進に役立つものと思われる。

また、政府は、1994年の法改正で本格的に、国営港湾からポートオーソリティ制度の導入、港湾サービスの民営化をてこにコンテナ港湾の整備を進めるなど、国際競争力の改善に努力している。この結果、ジョイアタウロ港へのエバグリーン、シーランド/マースク等の寄港、ナポリ港へのコスコの寄港などが実現し、貨物取扱量は急速に拡大している。



イタリアのPFI

イタリアのPFIは、公共財政への負担を最小限に止めながら、インフラを効率的に整備していくことを目的に導入されており、特に南部への投資を早く進めていくことが政策課題となっている。また、EUの一員として、民間資金の活用による経済の持続的成長を推し進めることも重要課題になっ

ている。PFI推進の根拠法ともいえるメルローニ法(1998年109号法)の制定は公共事業に関するEU指令(Directives)に基づいており、財務省内のタスクフォース設置も英国PFIに関する先駆的な取り組みに刺激を受けたものになっている。政府がEUの枠組や域内諸国の動向に敏感なのは、単に加盟国であるからだけでなく、PFIを積極的に進めることにより、EUの構造調整基金(いわゆるEU版の地方交付税資金)を優先的に活用したいという思惑が挙げられる。

当国のPFIは、発電所建設のように完全に民間に任せる形態と、国有地に展開されるインフラ整備事業のように、国の権限を一定期間(例えば、30年間)譲与し、国がなんらかの介入をするような形態の二つに大別される。いずれにせよ、前述のメルローニ法により、現時点の対象施設は、ハードなインフラ整備、その中でも利用者からの収益が期待できる事業を中心に進められている。



港湾の「民営化政策」

イタリアの港湾は、1990年代初頭まで国が港湾施設の整備・管理、港湾サービスの提供、料金設定等を実質的に独占してきたが、1991年12月に欧州裁判所より国家独占の是正を求める判決を受けたことを契機として、画期的な改善措



PSA進出で活気づくベネチアコンテナターミナル

置が取られた。本格的には1994年法律第84号により、国に代わる新たな港湾管理者として22のポートオーソリティ（以下、PAと記載）が設立された。PAの機能は基幹的なインフラの整備・管理、監督等に限定され、その他収益的施設への投資や施設運営については民間資金を積極的に活用する「民営化政策」が導入された。

これに伴い、港運事業の参入についても許可制が導入された。特に、コンテナターミナル運営事業について港湾管理者は撤退し、従来管理者として担当していた部分は株式会社化され、その株式が民間に売却されるなどの民営化を図っている。併せて外国資本の導入も進められており、シンガポール港湾運営会社（PSA）によるジェノバ及びベネチア港コンテナターミナル運営事業への進出、エバグリーンによるタレント港コンテナターミナル運営事業への進出など、主要港で外資の動きが活発化している。

上述の1994年法によると、PAは貨物の積降、船舶サービスの提供など経済活動の経営に直接的に参加してはならず、民間事業者任せに規定されている。PAは港湾内の防波堤、航路、岸壁及び用地造成などの基幹的施設の整備を行い、これを民間企業にコンセッション契約等で長期に渡って貸し付けることにより収入を得る。民間企業は、この上で、スーパーストラクチャー（上屋、クレーンなど）の整備を行い、営業活動を営むというものである。ここで特徴的なことは、イタリアでは港湾地区内の土地は全て国有地であり、民間には売却できないことである。よって、国有地である埠頭用地を民間にリースして営業させたり、コンセッション契約を取り交わして一定期間の事業展開の権利を譲許することが、イタリアの「港湾民営化」政策の根幹部分である。



物流ネットワークの強化

政府は、イタリアが政治的にも経済的にもアジア、中近東に対する欧州のゲートウェイとなることを目指すとの政策を推進している。例えば、南部開発の一環として、ジオイアタウロ港を物流のゲートウェイとして、同港から鉄道により北、東ヨー

ロッパに輸送する利点をポートセールスにおいてアジア諸国に対して説明している。しかし、国鉄による輸送には安全性、確実性の点で問題があるといわれ、現状においては、中継港としての機能が中心である。こうした政策は、EUの構造調整基金を活用することも動機となっている。基金はEU全体の交通ネットワークを構成する特別なプロジェクトに対して支払われるもので、港湾関係予算は全トランスポートの中で10%程度と言われている。EUは物流上の重要性から、イタリアの船舶交通に関してより多くの投資をするようになってきており、特に、港湾と道路、港湾と鉄道といった複合プロジェクトに予算が付きやすい。

運輸省は、EU資金の誘導も勘案し、商業港へのPFI導入による民間投資をもっと大きく展開させたいと考えている。一方、財務省タスクフォースもその必要性を理解するものの、国有地の存在や基幹的施設の整備における国の介入のため、PFIを導入しても民間投資額としては比較的小さく、財政縮減の効果が少ないと認識している。



おわりに

イタリアは歴史的に国の力が強く、PFIや港湾民営化による民間参入に当たっての課題が多い。PFI導入の目的がインフラ整備の南北格差是正にあり、Value for Moneyや官民の適切なりスク分担を主たる目的とするわが国とは多少の違いがある。しかしながら、民間資金を公共事業に導入することにより、公共の財政負担を軽減させようとする目的は両国に共通である。一方、港湾整備においても依然として国の介入があるものの、民間の資金・ノウハウを積極的に取り入れ、地中海や他の欧州諸港との競争の時代に積極的に対応しようとする、国やPAの強い意思が感じられる。同様に近隣アジア諸国の港湾と厳しい競争状態にあるわが国の港湾整備にも参考となると思われる。