

# World Watching 171

ワールド・ウォッチング

## 運営権の 民間譲渡が進む オーストラリア の港湾



山田 孝嗣

名古屋港埠頭株式会社  
取締役相談役

オーストラリア

クイーンズランド州

ブリスベン港

ニュー・サウス・ウェールズ州

ニューキャッスル港

シドニー港



### はじめに

オーストラリアにおいて、第2位のコンテナ取扱量を誇り、同国全体のコンテナ貨物量の約3割を扱うシドニー港ボタニー地区（Port Botany）は、これまで、ニュー・サウス・ウェールズ（New South Wales：以下NSW）州政府100%出資のシドニー港湾公社（Sydney Ports Corporation：以下SPC）によって管理運営が行われていたが、昨年、その運営権が民間コンソーシアムに譲渡された。本年4月、シドニーにおいて開催された国際港湾協会（IAPH）の中間総会に出席した際、本件について関係者から話を伺う機会があった。

本稿では、港湾の運営権の譲渡に至る経緯や枠組み、新たに設立された運営会社（Project Company）について、知り得た情報をもとに紹介したい。



### 港湾運営の民間譲渡

#### (1) 譲渡に至る経緯

オーストラリアにおいては、1990年代後半から、政府機構のスリム化の流れが始まり、港湾分野では、一部の州において中小規模港湾の民営化（経営主体の民間売却）が実施される一方で、多くの州では港湾の公企業化が選択された。

しかしながら、2010年にはクイーンズランド（Queensland：以下QL）州政府が、州都に位置し、オーストラリアでは3番目のコンテナ取扱量（2013年実績：110万TEU）を誇るブリスベン港

（Port of Brisbane）の運営権を、23億豪ドル（日本円で約2,210億円（港湾内の道路整備を含む））で、民間コンソーシアムに譲渡したことにより、大都市港湾にもその動きが広がり始めている。QL州政府は、翌2011年にはアボットポイント石炭ターミナル（Abbot Point Coal Terminal）の運営権を、インドのムンドラ港（Mundra Port）を運営する企業の子会社に譲渡した。

こういった動きを見ながらの行動と思われるが、NSW州政府は、整備が滞っている道路、橋梁、学校等のための財源確保のため、SPCが管理運営しているボタニー港と、シドニーから南へ約90kmに位置し、SPC同様、州政府100%出資のケンブラ港港湾公社（Port Kembla Port Corporation：以下PKPC）が管理運営し、完成自動車の輸入港及びバルク貨物の輸出港としての機能を担っているケンブラ港（Port Kembla）の運営権を民間に譲渡すべく準備を進め、昨年5月に民間コンソーシアムに両港の運営権を譲渡するに至っている。なお、譲渡の対象には、SPCが管理運営していた2か所のロジスティックセンター（EnfieldとCooks River）も含まれている。両港の港勢と主要施設を表1に示す。

#### (2) 譲渡の枠組み

NSW州政府は、財政アドバイザーとしてモルガン・スタンレー社を指名し、譲渡に係る枠組みや公募戦略の検討を行っている。基本的な考え方は、州内の港湾公社が有する以下の3つの機能のうち、②に含まれる施設、用地の運営権を、公募により民間に譲渡（99年間リース）すると

	ボタニー港	ケンブラ港
港勢 (2012/ 2013)	コンテナ貨物 212.6万TEU 液体バルク貨物 235万トン 化学製品及びガス 46万トン	総取扱貨物量 2,888万トン 主な内訳 石炭 1,347 乗用車 462 鉄鉱石 350 穀物 264 鋼板 79
主要 施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>●Patrick Container Terminal 延長 1,400m (4バース) 水深 -14.2~-14.9m</li> <li>●DP World Container Terminal 延長 937m (3バース) 水深 -13.9~-14.8m</li> <li>●Sydney International Container Terminal 延長 1,300m (4バース) 水深 -16.4m</li> <li>●T型棧橋 2基</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●石炭バース 延長 487m (2バース) 水深 -11.5m~-16.2m</li> <li>●自動車・一般貨物バース 延長 890m (4バース) 水深 -12.1~-15.1m</li> <li>●穀物バース 延長 235m (1バース) 水深 -15.65m</li> <li>●民間バース 延長 1,236.5m (5バース) 水深 -10.55~-15.3m</li> </ul>

表1 ボタニー港とケンブラ港の港勢と主要施設



図1 NSW Portsの運営施設の位置図

いうものである。

- ①管理規制機能：航行管制やパイロット等安全サービスの確保や、港内汚染等緊急事態への対処
- ②地主的機能：防波堤、航路、岸壁、用地等の基本インフラの整備・維持
- ③オペレーション機能：荷役や倉庫、上屋、引き船等の各種サービスの提供



### 新たな運営会社の誕生

NSW州政府の公募に対し、最終的には国内外からの4者がショートリストに残ったとのことで、4者による入札の結果、オーストラリア企業群が80%、アブダビ投資庁の完全子会社が20%を出資するニュー・サウス・ウェールズ港湾コンソーシアム（NSW Ports Consortium：以下NSW P.C.）が50.7億豪州ドル（約4,820億円）で運営権を取得している。なお、港湾別の内訳は、ボタニー港約4,095億円、ケンブラ港約725億円とのことである。

ちなみに、出資したオーストラリアの企業は5社で、いずれも年金の運用を担っている企業である。このうちの1社は、ブリスベン港の運営にも参加しており、オーストラリアの年金資金が港湾運営に投入されている状態となっている。NSW P.C.は、新たにNSW Portsという運営会社を設立し、ボタニー地区とケンブラ地区に事務所を置き、具体的業務を行っている。両港の運営に経験のある70名程度の職員も、SPCとPKPCから移籍しており、移籍にあたっては、2

年間の雇用保障や移籍手当等の恩典を受けたとのことである。

譲渡により、管理規制機能や土地の所有権は港湾公社に残ったまま、土地、施設の運営権がNSW Portsに移管され、あわせて港湾公社と民間港運業者とのコンセッション契約も、NSW Portsとの契約に更改されている。また、同社は今後の開発について5ヶ年計画を策定するとともに、毎年、計画をレビューすることになっており、新たな開発が必要となった場合には、資金確保のため、港湾利用者に新たな料金（port infrastructure charge）を課すことができることになっているとのことである。

NSW Portsの運営施設の位置図を図1に示す。



### おわりに

今年に入り、さらに、NSW州内の世界最大の石炭輸出港であるニューキャッスル港（Port of Newcastle）の運営権も民間に譲渡され、7月1日には、SPCやPKPCが、ニューキャッスル港も管理する新たな組織（Port Authority of New South Wales）に統合されたところである。

このように、短い期間でいろんな変化が起きている中、運営権の民間譲渡によって、どのようなリスクの発生が想定され、それに対して州政府の回避策や対応がどのように検討されていたのかについては、残念ながらヒアリングでは把握できていない。今後の推移をしっかりと注目していく必要があるものと考えている。