

港湾整備における地方分権と公民役割分担

寺田一薫*

日本のコンテナターミナル整備では、90年代終わりから、それまで整備の中心であった埠頭公社の役割を縮小した。そのような中で採用された新方式によって公社方式と公共方式の差が相対化し、さらにスーパー中樞港湾方式の採用で公社方式は事実上役割を終えた。本来はこの一連の政策の不明確さを埠頭公社会営化によって解決することが期待されたが、実際には東京港のみでしか民営化が行われない可能性が出てきた。海外のケースから見て、民営化を生かした改革を行う必要がある。一方、極端な分権制として、新居浜港で採用されている港務局制度は注目に値するものであるが、いくつかの問題点も抱えており、地方分権が常に効率化を導くとは限らないことがわかる。

Devolution and Public-private Partnerships in Port Development

Kazushige TERADA*

The role of the Port Development Corporations, which had been the center for container terminal development in Japan, has been reduced since the end of the nineties. Amidst this, the adoption of a new development method didn't make clear the difference of the Port Development Corporation system and the local authorities' development system, and with the appointment of the super hub ports (Super-Cyusu-Kowan), the Port Development Corporation method's role was virtually terminated. The lack of clarity of this series of port subsidy policies was originally expected to be resolved through the privatization of Port Development Corporations. The Tokyo Port is the single port that can accomplish the privatization due to the way the private sector has much incentives for port development. While, as an extreme decentralized system, there is the Port Authority system employed at the Niihama Port, but this has inherent management problems. The devolution doesn't always mean efficient port management.

1. はじめに

わが国が貿易のほとんどと国内物流の多くを依存している港湾は、非常に重要な社会資本である。それにもかかわらず、国民にはその整備方法や費用負担についてあまり知られておらず、国民レベルでの関係した議論は活発でなかった。その反動からか、

1990年代後半から、港湾が内外価格差問題や公共事業見直しの槍玉にあげられ始めるようになった。またここ数年は、関係者が港湾政策をパッケージとしてとらえるのではなく、スーパー中樞港湾プロジェクトに対する世論に代表されるように、スローガンのネーミングだけをとりえ、論評する傾向も強まっている。

本稿では、わが国の港湾整備について、コンテナターミナルを中心に、国と地方という両政府間の財政関係の観点から整理する。また、公民役割分担の観点からの検討も行う。

* 東京海洋大学海洋工学部流通情報工学科教授
Professor, Tokyo University of Marine Science and
Technology
原稿受理 2007年11月16日

2. これまでの港湾整備政策の流れ

わが国では、第二次大戦後1950年に港湾法が制定され、地方自治の観点から港湾管理者制度が設けられた。その下では、自治体が港湾の建設、管理、運営の主体とされ、一応の独立採算制が規定された。このような地方分権の徹底は、制定当時の港湾法の精神に基づくものである。

港湾については、道路よりも遅れたものの、空港よりは早く、港湾整備五箇年計画(五計)と港湾整備特別会計(特会)を両輪とした整備制度が固められる。しかし、このタイミングは、ある意味で仇になった。つまり、整備の仕組みが出来上がった直後の1960年代終わりからのコンテナ化が港湾のあり方を変えてしまったにもかかわらず、整備方式を根本的に改めることができない状態が続いたのである。

コンテナターミナルの緊急整備のため、1967年に京浜と阪神の2箇所に外貿埠頭公団が設立された。同公団の設立は、大規模プロジェクトの緊急整備のために行われたもので、道路では日本道路公団、空港では新東京国際空港公団が設立された経緯に似ている。特会から緊急プロジェクトに資金が回らなくなり、プロジェクトないしネットワークの一部としては、世代間プールを前提とした独立採算を確約し、財政投融資資金を投入する形をとらざるを得なくなったのである。

道路や空港の公団と外貿埠頭公団の間には違いもある。道路や空港では、特会自体によって整備された施設と公団の施設とが、どちらかといえば補完的な関係を持って、両者を合わせて一体のネットワークを形成していった。これに対し港湾では、特会によって整備される在来(船)バースと公団が整備するコンテナバースとは代替関係しかもたないことが多かった。

しかも、計画、整備、および管理を地方公共団体がやっている港湾の中に、コンテナという革新荷役に対応する部分だけに所有の形で国が関与する公団が存在することは不自然でもあった。在来バースとコンテナバースを一体に近い形で管理することを望む自治体の求めに応じ、1982年に2公団は、港湾ごとの地方会社である埠頭会社に移管された¹⁾。

3. 港湾補助とその重点化

3-1 港格と助成率

港湾の防波堤、その内側の浚渫、岸壁、および臨

港道路などの基本的施設については、国の補助金を受けて港湾管理者である地方公共団体が整備を行う。その際の補助率は、特定重要(特重)港湾、重要港湾、地方港湾という港湾のランク(港格)ならびに工事が国による直轄事業か否(補助事業)かに応じて、特重2/3~5/10、重要5.5/10~5/10、地方4/10と傾斜が設けられている。

外部効果スピルオーバーの程度に応じて補助率を傾斜させる手法は、道路や空港と共通している。しかし港湾の場合、各港の港格と港格別補助率自体を定めた法律補助によっている。このため整備の優先順序づけを臨機応変に調整しにくい仕組みになっている。

一方で、地方からの陳情に応じて港格引き上げを行ってきたので、1999年度には、全国に特定重要港湾21、これを含めた重要港湾133、地方港湾961の港湾(商港)があった。韓国の商港が27であるなど他の海運国と比較しても、港湾数が多く港格がインフレを起こしていることがわかる。当時の港湾法は、重要港湾について、国の利害に重要とだけ規定してきた。国際物流等の概念が明示されず、重要港湾の中には、国際航路とも全国的航路網とも無縁の離島の港湾がかなり含まれていた。このような港格の縛りの中では、国民経済の視点から、緊急に必要なあるプロジェクトを優先することが難しかった。

前後して、別な形でのメリハリづけも模索された。1991年からの第8次五計頃から港湾群の形でのプロジェクトの優先順位づけの必要が生じ、1996年からの第9次五計(実際は7年計画)では、ハブ機能を担っている、あるいは担うと予想される港湾群を港域として指定し、それらに整備の重点を置いた。つまり、中枢国際港湾4地域、中核国際港湾8地域等である。2000年度からのPFI(Private Finance Initiative)方式によるガントリークレーン等の荷役施設の整備は、この中枢・中核港湾を対象とし、北九州港とひたちなか港がこのスキームを採用した。

さかのぼって1999年の港湾審議会管理部会答申では、重要港湾の要件として、輸出入量などからみた物流拠点、コンテナの取扱や航路網からみた必需物資取扱い拠点、発電所立地や港湾間距離からみた国土均衡をささえる拠点、その他の政策要請が決められた。概数で、の90、の70、の60、

はなし、のいずれにも該当しない重要港湾は6港となった。そして2000年の港湾法改正によって港格の引き下げが実現し、これら6港で港格が変更され

た²⁾。6港の地元で特別な反対は起きなかったといわれ、もとより港格見直しをタブー視する必要はなかったとも考えられる^{*1)}。

助成水準の差につながっている直轄事業と補助事業の区分については、不明確な面が多かった。言い換えれば、いかなるケースで直轄事業として自治体の整備を国が代行するのかについては、それが外部効果の大きさによるものか、工事に必要な技術力の差によるものか、はっきりしなかった。国道と地方道の関係、空港の2種A以上と同B以下の関係と違って、港湾の場合の直轄事業と補助事業の差は、港格とは別であった。この問題は、地方分権推進委員会5次勧告や港湾審答申でも取り上げられた。改正港湾法は、直轄の対象を、ネットワーク上の拠点となる定期船ターミナルと関連する基礎的施設という表現で説明し、外部効果の方を重視している。しかし同改正法には技術力面での理由も併記されており、依然として曖昧さが解消していない。

なお、港格と直接関係しないが、2000年の港湾運送事業法改正では、貨物取扱量でみて特定重要港湾の中の上位に位置する9大港を対象に、参入規制が免許制から許可制に、料金規制が認可制から届出制に改められるなどの規制緩和が行われた。規制緩和の範囲は、2005年から他の小規模港にも広げられている。荷主や船社の支払額でみると、港湾管理者に支払う港湾料金と比べて港湾運送事業者に支払う料金ははるかに額が大きく、物流コストの削減にとって重要である。

規制緩和により、港湾運送業の産業構造に大きな変化は起きていないが、後述の北九州港ひびきコンテナターミナルでシンガポールのPSA、那覇港でフィリピンのICTSIと、海外の大手ターミナルオペレーターを核とする企業体の参入が起きている。

3 - 2 外貿埠頭公団・埠頭公社制度

わが国の港湾においては、港湾の概念はあってもターミナルの概念はないに等しかった。従来、上記の直轄事業と補助事業の間に5%という補助率の差が設けられていることを除き、1港湾の中にあるターミナルごとに補助率を変えることはできなかった。自治体に対して、同一港湾内のターミナル整備の順位を誘導するような仕組みはなかったのである。と

くに世界的なコンテナ化の波に乗る必要があったコンテナターミナルを優先的に扱うことができないことが問題であった。それどころか、補助率を低めた埠頭公社制度のために、コンテナターミナルを補助金面で不利に扱う状態が続いてきた。

4大港のコンテナバースについては、1967年からの外貿埠頭公団によって、1982年以降は埠頭公社によって整備が行われた。その際の建設費は、国と自治体の無利子貸付(出資)がそれぞれ10%、財投、および船社等民間からの借入がそれぞれ40%であった。その後、大型船に対応した水深を確保する場合には国と自治体の無利子資金が増やされ、財投と船社等からの有利子資金の比率は減らされた。しかしそれでも、公社(旧公団)方式をとらなければ、50~75%の国庫補助を受けられたことになる。バースごとの船社ないしそのコンソーシアムによる専用使用によって公共性が損われているとの解釈から、補助率が大幅に低められていたのである。

3 - 3 コンテナバース整備の新方式

1990年代後半には船舶の大型化に伴い、6000TEU(20フィートコンテナ換算個数)積みの超大型船用バース整備の必要性が主張されるようになった。それらの接岸のための-15m級大水深バースの整備は工費がかさむため、補助率を低めた埠頭公社方式によることは不可能であった。このため1998年度から「新方式」として、大水深コンテナバースの岸壁と泊地の整備を公社の責任から切り離し、手厚い助成が得られる港湾管理者(自治体)に委ねた。

新方式とは、公共バース制度と公社バース制度を混合したものである。下物(岸壁と泊地)は高率の補助を投入して国が建設する。そして事前包括承認によって、事実上、定期的に大量の貨物を扱うコンテナ船社が岸壁と背後ヤードを専用利用することを認めるという形がとられた。

新方式によるバースの背後ヤードの整備については、従来どおり公社によった。ただしこの場合、公社の国と自治体の無利子資金比率をさらに引き上げ、財投と船社等からの有利子資金比率をさらに減らしている。

日本の港湾は、もともと公共バースと1企業専用の専用バースにかなり厳密に分けられていた。欧米と違い、日本にはそれらの中間形態がなかった。つまり、公社(埠頭公社)方式では独立採算を図るという制約が強く働き、大規模、高規格の施設を建設すると、貸付料が高くなる。その一方で、スポット利

* 1 2007年現在の港格別港湾数は、特定重要港湾23、これを含めた重要港湾128、地方港湾936で、合計が1,064である。

用を基本とした公共方式では、公社方式よりも利用効率が低くなる。新方式が採用された後、埠頭公社は大規模な建設工事を行っていない。埠頭公社は次第にペーパーカンパニー化し、公共バスと公社バースの区別は相対化していった³⁾。

3-4 スーパー中樞港湾方式

2000年頃から定期船船社のアライアンス再編成、コンテナ船大型化により、船舶の寄港地選別が一層進む。このため、一部の特定重要港湾を指定特定重要港湾(通称、スーパー中樞港湾)として指定し、-16m級コンテナバースを公共バースとして高率の補助を投入して建設する一方、そのバースを専用使用させる措置がとられた。2004年に3大湾がその指定を受けている。それらのコンテナターミナル(特定国際コンテナ埠頭)は、2005年中に横浜港と名古屋港で供用開始した。大阪港と神戸港がこれに続いた。

そして、公社方式あるいは新方式で整備したものを、(本船・フィーダー船一体利用を念頭に置いた)連続3バース程度を一体化した「特定国際コンテナ埠頭」を運営する民間合弁ターミナルオペレーター、すなわちメガターミナルオペレーターに対する無利子貸付と固定資産税等減免(事実上の補助金)を行って、本船と内航フィーダー船を一体に扱えるターミナルを整備しようとした。このことによって、直接的な国際競争に直面しているトランシップ貨物に対する競争力を高めようとした。

しかし実際には、プロジェクトの対象バースが物理的には連続的に一体使用できないケース、あるいはそもそもメガターミナルオペレーターもペーパーカンパニーというケースもある。そのようなケースでも、-16m級バースの単独使用はできるが、船型の大規模化が直接に当該港湾でのコンテナ取扱数を増やすものかどうか未定数である。

この一連のスーパー中樞港湾政策によって、直ちに日本の港湾の周辺国に対する競争力が高まるとは期待できない。しかし、この一連の政策で、外貿埠頭公団設立当時から長く続いたコンテナターミナルの公共性と専用使用による効率性との間の公物論争が着着したと解釈できる。社会資本整備重点計画移行から2回目になる2008年度からの次期の全国の港湾に関する中期計画では、選択が集中かという投資重点の絞り込みの議論が効率性だけを考慮してできるようになることを期待する。スーパー中樞港湾指定の条件とされている京浜、阪神など隣接港湾同士の連携も今のところは形式的に過ぎるものであるが、

手続きとしての機能分担や計画調整の必要性自体は疑いのないものと考えられる。

4. 埠頭公社民営化とその問題点

2006年5月に、埠頭公社民営化のための「特定外貿埠頭管理運営法(外貿法)」が制定された。同法は、同年10月から施行された。その中で、5大港の埠頭公社を2年以内に指定会社に移管することが規定された。指定会社は株式会社形態をとり、その株式の49%までを民間売却することができることとされた。

主に固定資産税等の減免のため、指定会社保有埠頭の底地を港湾管理者が所有する上下分離方式、いわゆる「下物公共化」が検討された。東京港はいち早くこの方式を採用し、2008年春の指定会社移管を決めた^{4,5)}。下物公共化を通じ、コンテナターミナルの料金を割安に設定する方針を打ち出している^{4,5)}。

5大港を持つ自治体は、この用地の埠頭公社から港湾管理者(自治体)への譲渡に際して、国が支援を行い、事実上、下物ないしその一部を国有化することを求めた。この要求は下物公共化支援と呼ばれたが、財務省を説得できずに実現しなかった。

結局のところ、下物公共化は、用地所有を公共側に残し、他の機能には民間が関与するという意味で、ある種、世界的なスタンダードになっている「地主(ランドロード)型」に位置づけられるものである。海外の港湾管理形態においては、コンセッション方式に代表されるように、公共側は用地所有を通じて、最小限の独占規制、あるいは都市計画や港湾計画との調整権限を保持している。つまり、用地所有「権」を通じて、民営化された港湾会社の独占的行動や目先の利益だけを考えた行動に対して、セーフガードをかけているのである⁶⁻⁸⁾。

しかし日本の埠頭公社民営化は、税制上の都合から上下分離しただけで、そのような重要な視点が欠けている。そればかりか、会社の定款変更、利益処分など重要な側面に関する規制権限が、港湾管理者でなく国に残されたままという問題がある。

英国の港湾民営化では、不動産開発事業を中心に

* 2 県(府)と2階梯になっている場所に立地する他の4港と異なり、東京港では関係地方税全てが港湾管理者である都に入る。税収配分問題がないことで、東京では下物公共化と民営化がスムーズに進んだとも言われる。しかしこのような本質的でない事情で公民役割分担が決まるといのは、港湾民営化という重要な政策にとっては不幸なことと考えられる。

港湾会社の兼業進出が盛んになった。日本の埠頭公社民営化にも同様の期待がかけられている。東京都は、埠頭運営会社を臨海ホールディングスという持株会社傘下に置くことにより、港湾と背後地の一体的な開発を目指している。そのような観点からすると、埠頭公社と同等の区分経理の維持、あるいは上記の剰余金処分の認可規定は厳格すぎ、指定会社や自治体の創意工夫の意欲を削ぐかもしれない。

将来の指定会社の株式売却を見据えると、民営化の範囲や単位の問題がある。例えば、大阪港を中心に、公社バスと公共バスとが交錯して配置されているケースがある。各港とも、大水深のメガターミナル供用後には空きバスを抱える公算が強い。本来は、フェリー埠頭やライナー埠頭を含めた再配置計画を示し、それに基づいた資産区分を行うことが民営化の前提条件と考えられる。

また、そもそも上下分離は、下物を切り離すことで上物取引をめぐる競争を促すための政策である。埠頭公社の後継会社という売却の単位が、プロジェクトファイナンスを志向し始めている投資家、あるいは自社貨物のための専用使用を望む船社やターミナルオペレーターにとっては大きすぎるのではないかという懸念もある。

5. 地方分権と港湾管理

5 - 1 港湾管理者としての地方自治体

2007年度現在、わが国における港湾1,064の管理者のうち、都道府県が606、市町村が389、港務局(後述)管理が1、一部事務組合が6である。他に離島などで自治体から国に管理が委託されている56条港湾が62ある。

大まかにいって、大規模な港湾に市管理が多く、小規模な港湾に県管理が多い。理論上、都道府県と市町村のいずれが管理者になるべきかは、財政力や外部効果のスピルオーバー次第であり方が決まる問題である。都道府県管理と市町村管理のいずれが好ましいかということは一概にいえない。

都道府県管理港湾では都市計画区域マスタープランと港湾計画の立案者は一致するのであるが、都道府県庁内の縦割りのために両者の連携がとれていないことが多い⁹⁾。

逆に数少ない県管理港湾をもつ政令指定都市では、港湾計画と都市計画の間に事務上の調整問題を抱えているところもある。仙台塩釜港をめぐっては、仙台市と港湾管理者である宮城県の間で長期にわたっ

て複雑な交流人事を行っての調整が続いている¹⁰⁾。広島港では、広島市と港湾管理者である広島県との間で、埋立地の帰属が決まらないという事態も起きている。

その広島港を含め、瀬戸内海沿岸には特定重要港湾クラスを含めて県管理港湾が多い。とくに山口県は県内の港湾のほとんどを県として管理している。このため、一帯では近接する港湾間に競争がない。地元有力荷主の要望があっても、いちいち県レベルでの港湾間調整を経なくては対応できず、そのような要望に応えにくくなっているという声も聞かれる。

この問題の一つの解決として、一部事務組合方式の活用がある。一部事務組合による管理の行われている6港のうち、5は県と市の事務組合である。県と市の事務組合は、外部効果の波及する範囲が、市域よりは広いが県域よりは狭いというケースに対応していると考えられる。他の公共サービスでは県と市の事務組合による供給というのは少ないので、この形で広域調整をはかっていることが港湾の特徴である。このタイプの大規模港として名古屋港がある。最近の名古屋港の成長の背景には、同港が県と市の両方の議会と行政から一定の距離を置いていることがプラスに作用しているという指摘もある。

5 - 2 港務局制度

戦後の港湾法は、米国のポートオーソリティーを模した制度を想定した。このため、自治体議会から独立した意思決定機関である委員会(ボード)をもつ港務局の設立を推奨し、港湾法の条文のかなりを関係規定に割いた。しかし、北九州市発足時の市合併によってこのタイプの港湾管理者が消えてしまったこともあって、現在は愛媛県新居浜港1箇所しか港務局がなくなってしまった。

新居浜市は1953年に新居浜港港務局を組織している。港湾法は、自治体が港務局設立を行うことを想定しているが、新居浜のケースでは戦前からの旧管理者の住友金属鉱山が港務局設立を行ったものである。新居浜港では港務局設立以来、1996年供用のマリーナ港区を除いて港務局が新たに整備した施設がなく、旧管理者の施設を無償借受しているだけという性格が強い。

港湾法は、港務局に対し剰余金の積立と欠損の自治体補填を求めている。このため、新居浜港では予算の半分程度を市が負担しているが、企業会計方式を採用していないこともあり、市民に対するアカウントビリティはあまり発揮されていない。さらに

港湾法は、港務局に独自の起債権を与えており、このことが港務局制の一つの目玉になっている。しかし、自治省(現総務省)は新居浜港務局に対して起債を認めていない。当該港務局のアカウンタビリティーの現状を考慮すると、自治省の対応は妥当であったように思われる。

新居浜港務局の意思決定を担う委員会の委員は、港湾法の原則どおり7人であり、市助役、市会議員(多数会派)学識経験者各1名、旧管理者推薦者、荷主代表各2名である。後二者は全員住友金属グループから選任されるため、彼らで過半数を占めている。市側から見ると、意志決定権がないことはもとより、このことが必要な会計情報にアクセスしづらい状況にもつながっている。学識経験者には、隣接する県管理港湾との調整の目的で県庁職員が選任されているが、このことで市の関与がさらに弱まってしまっている面も否定できない¹⁰⁾。

新居浜港のケースは、極端に分権的な港湾運営という意味で壮大な実験であるが、港務局制が万能でないことを示唆している。荷主集中度の高さから見て新居浜港がかなり特殊な港湾であることは割り引いて評価すべきであるが、意思決定と会計の両方のシステムから見て、新居浜のケースから港務局制度に正当性を与えることは難しいと判断される。

5-3 港湾管理者の財政

港湾法は、個別港湾ごとに経費を料金収入で賄うことを要求している。しかし、公営企業会計を採用するかどうかは各自治体の任意のため、日本のほとんどの港湾が官庁会計方式をとっている。官庁会計方式の場合、減価償却を行っておらず、料金水準が妥当かどうかの判断がつかない。そのような中でまれなケースとして、神戸港は航路や防波堤をのぞいたすべての施設とサービスを企業会計でカバーしている。日本の他の1割強の港は、埋立て、上屋、荷役機械などの一部の範囲だけで企業会計方式をとっている。

主要8港をプールした企業会計の結果については、1997年まで公表されていた。これは、わが国の港湾の経営成果や費用負担構造をみる唯一といってもよい指標であった。97年度には、収入979億円に対して、経常経費が1,298億円であり、経常経費が収入を33%上回っていた。この収支比率は経年的に悪化傾向にある。重要港湾クラス全体では、もとより運営管理費を賄える程度の収入しか期待しないケースが多い^{11), 12)}。

6. 総括

遅れがちな社会資本整備を早めて実施することが政府の役割とすれば、わが国の港湾整備制度はそれなりに機能してきた。しかし、そのための仕組みを法律補助制度などで確立することは、環境変化への対応を難しくしてしまうことにつながる。

物流、特に国際物流分野では、技術革新やニーズの変化のスピードが早く、社会資本の量的というよりも質的な問題が発生した。この質的問題を新たに施設整備だけで解決しようとしたため、低稼働率にもかかわらず、補助制度などの制約から他に転用しにくい施設が多く生じた。このような中、コンテナターミナルの整備に関しては、一旦、地方分権的な対応を行った後、中央集権的な制度に向かうなどの混乱が起きた。

スーパー中核港湾制度の下で拠点の絞り込み問題がほぼ決着したともみることができ、こういった環境変化への対応をしているうちに、港湾、とくにコンテナターミナルの整備制度は非常に複雑なものになってしまった。制度を上塗りするのではなく、アカウンタビリティーを高め、整備方針や費用負担に対する国民的な論議を活発化させる必要がある¹³⁾。

日本のコンテナターミナル整備の方式は、90年代終わりから、それまで整備の中心であった公社の役割を縮小し、その一方で国庫補助率を次第に引き上げ、さまざまなチャンネルでの民間投資も活用するというものに向かった。新方式で公社方式と公共方式の差が相対化し、さらにスーパー中核港湾方式を採用することで公社方式は事実上役割を終えた。

本来はこの一連の政策の不明確さが、埠頭公営化によって解決することが期待された。しかし2008年春の期限までに、東京港でしか民営化が行われない可能性が強くなった。

理論上、民営化を魅力あるものにするためには、埠頭会社を引き継ぐ指定会社が、自ら効率化を推進すると同時に、多角化などに関する意思決定を行えるようにすることが求められる。将来の民間への株式売却のためにも、その民営化会社の経済的価値を最大にする上で整理しなくてはならない課題が数多く残されている。

参考文献

- 1) 寺田一薫「港湾整備の費用負担」『ていくおふ』
No 90, pp 9 15, 2000年

- 2) 鬼頭平三「転換期を迎えた港湾行政；港湾法の一部改正とその背景」『海事産業研究所報』No. 406、pp 4 11、2000年
- 3) 来生新「港湾整備の課題と今後の展望」『運輸と経済』第66巻第12号、pp 34 41、2006年
- 4) 江津定年「(財)東京港埠頭公社の民営化について」『東京港』第235号、pp 55 64、2006年
- 5) 「埠頭公社民営化；東京港、他港に先駆けて来春実現へ」『日本海事新聞』2007年10月12日
- 6) 寺田一薫「港湾管理者の役割変化と民営化政策；各国の部分的民営化と英国型完全民営化の比較」寺田一薫、遠藤伸明編『国際海運と国際物流の新地平』山縣記念財団、pp .129 147、2005年
- 7) 寺田一薫「世界的なコンテナターミナル民営化の潮流とわが国の埠頭公社民営化」『海運』No. 948、pp 45 47、2006年
- 8) 寺田英子「港湾の部分的な民営化が港湾管理に与えた影響；ランドロード型港湾における公共部門の役割」『海事交通研究』第54集、pp 69 80、2005年
- 9) 岸井隆幸「都市から見た港湾計画」『港湾』第78巻第4号、pp .18 21、2001年
- 10) 宮下國生、寺田一薫、成田英子他『アジア物流と日本の港湾経営；国際競争下の拠点港湾に関する研究調査・報告書』関西経済研究センター、pp .1 300、第7章、1999年
- 11) 隅田一豊「港湾事業における財政基盤の強化と料金問題」『公営企業』Vol 30、No 8、pp 2 9、1998年
- 12) Terada, H.:An Analysis of the Overcapacity Problem under the Decentralized Management System of Container Ports in Japan, Maritime Policy and Management, Vol.29, No.1, pp.3 15, 2002
- 13) Terada, H., and K. Terada:The Commercialization of Japanese Container Ports; Institutional Changes in Policy Environment of Port Development, Proceedings of the 4th International Gwangyang Port Forum, pp.436 446, 2006