

ひびきコンテナターミナル ～PFI事業の紹介～

平成17年10月12日

北九州市港湾空港局

響灘整備推進室

橋本哲治

はじめに

- I PFI導入の経緯
～なぜPFIを導入したのか～
- II HCT(運営会社)設立までの経緯
～環黄海圏ハブポート構想策定から
PFIによる事業者選定まで～
- III ひびきコンテナターミナルPFI事業の概要
～国際競争力ある料金とサービスを目指して～
- IV PFI導入の効果
～HCTは、日本初の本格的なターミナル・オペレーター～

I PFI導入の経緯

- (1) ターミナル運営に関する世界の動向
- (2) 我が国のターミナル運営の実態
- (3) PFIを導入した理由

(1)ターミナル運営に関する世界の動向

○世界の港湾のコンテナ取扱量(我が国港湾の相対的地位低下)

万TEU	1980年	(千TEU)
	港 名	取扱量
1	ニュージャージー	1,947
2	ロッテルダム	1,901
3	香港	1,465
4	神戸	1,456
5	高雄	979
6	シンガポール	917
7	サンファン	852
8	ロングビーチ	825
9	ハンブルグ	783
10	オークランド	782

12	横浜	722
----	----	-----

16	釜山	634
----	----	-----

18	東京	632
----	----	-----

46	名古屋	206
----	-----	-----

	2003年	(千TEU)
	港 名	取扱量
1	香港	20,100
2	シンガポール	18,100
3	上海	11,280
4	深圳	10,610
5	釜山	10,367
6	高雄	8,840
7	ロサンゼルス	7,180
8	ロッテルダム	7,100
9	ハンブルグ	6,138
10	アントワープ	5,445

17	東京	3,280
----	----	-------

28	横浜	2,469
----	----	-------

-※	名古屋	2,074
----	-----	-------

-※	神戸	2,046
----	----	-------

注)

注)

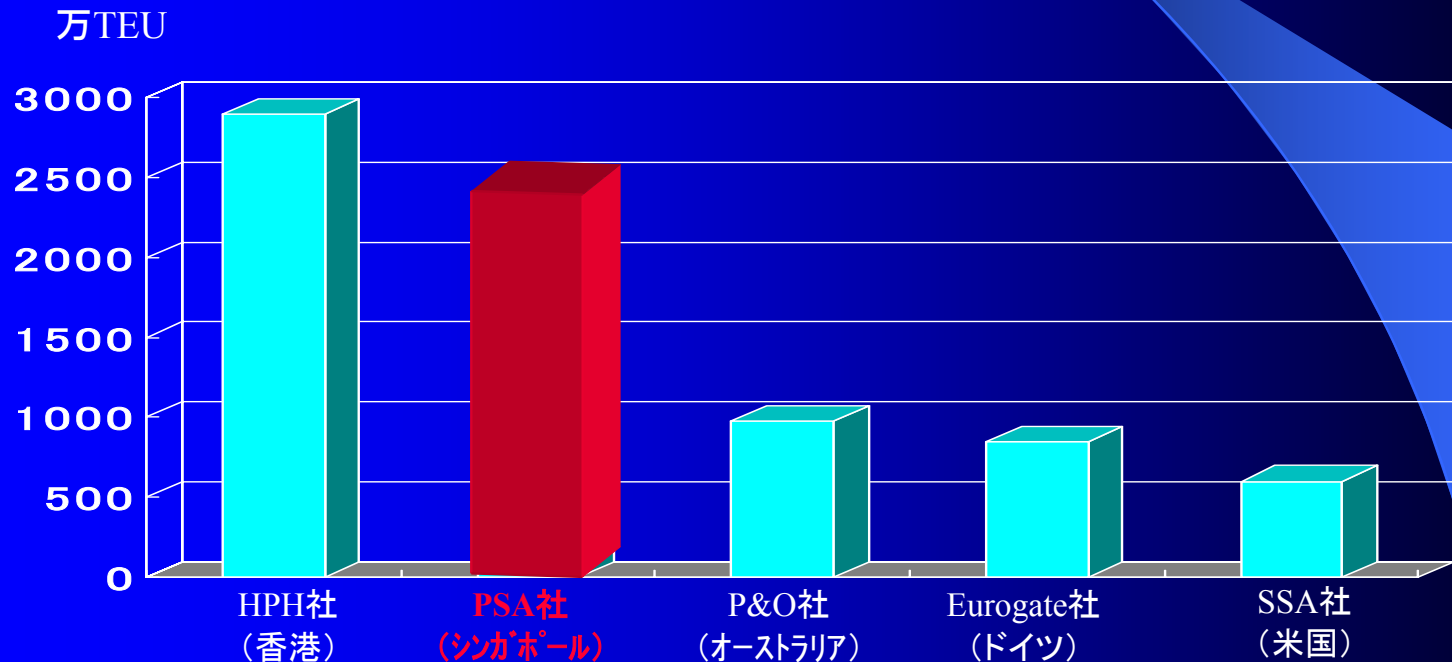
出典：Containerisation International Year Book 2004

北九州市港湾空港局

※31位以下で具体的順位は不明
注) 国土交通省港湾局調べ 4

(1)ターミナル運営に関する世界の動向

○主要ターミナルオペレーター5社の取扱量(01年)比較
ビッグ5による寡占状態(世界全体の4割)



(2)我が国のターミナル運営の実態

公社ターミナル : 船会社のコストセンター

世界の多くの主要ターミナル

⇒ ターミナル・オペレーターによる「プロフィットセンター」として運営

我が国のターミナルは船会社の「コストセンター」として運営されている。

公共ターミナル : 地元港運会社の縦割り運営



国際的に通用する

ターミナル・オペレーターの育成が必要

(3)PFIを導入した理由

- ターミナル運営について、国内外に公募し、国際競争力のある事業者を選定するためには、PFIというこれまでにない新しい手法が必要であった。
- ターミナル運営を行う事業者が、ガントリークレーンなどの施設を、自らの資金で整備することで、効率的・合理的な投資及び運営が期待できる。
- （公社方式でも公共方式でもない）PFI方式の導入により、新しい仕組みをフリーハンドで描くことができ、国際的に通用するターミナルづくりが可能となる。

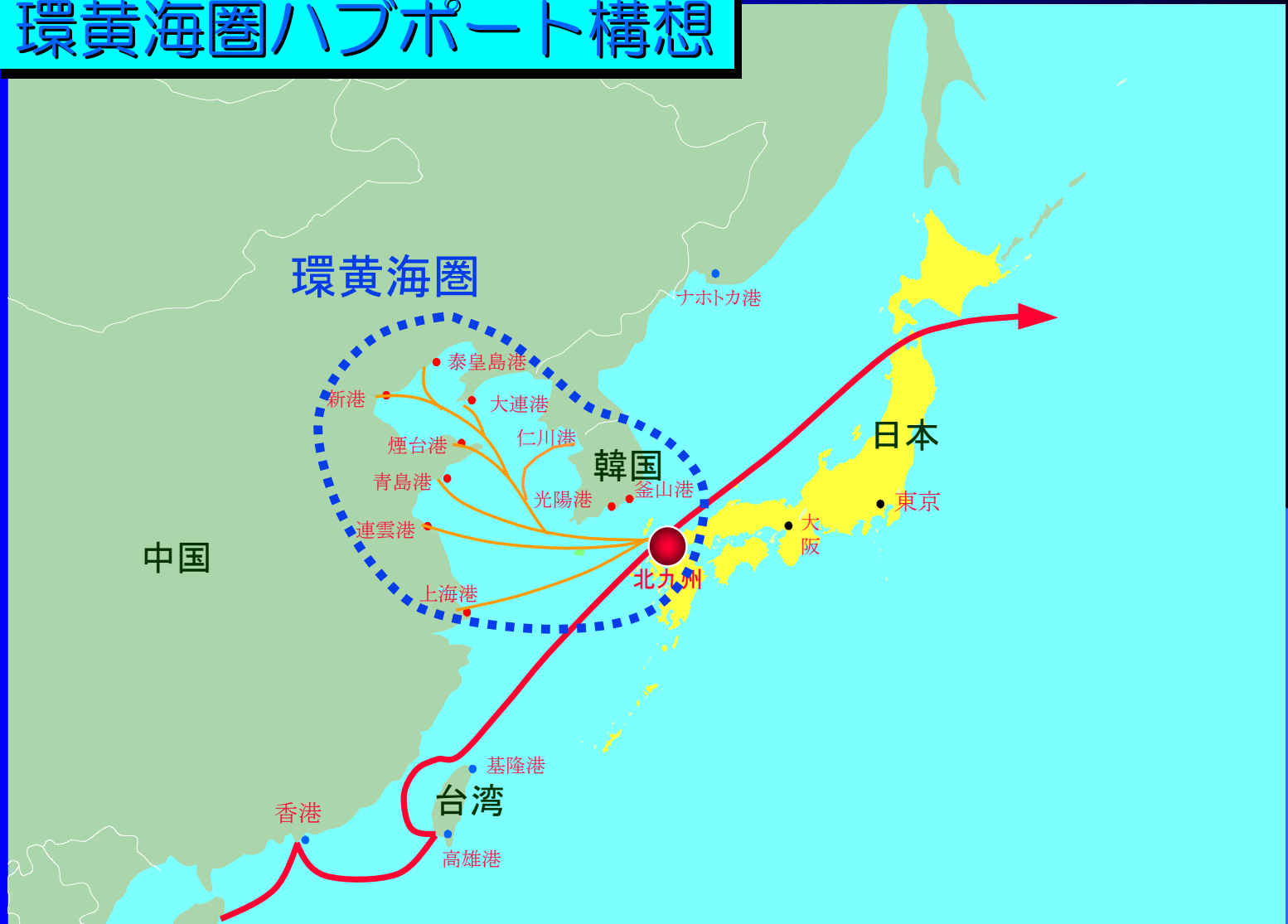
Ⅱ HCT(運営会社)設立までの経緯

- (1) 環黄海圏ハブポート構想発表
- (2) 募集要項発表・公募開始
- (3) 優先交渉者選定
- (4) HCT設立及び事業実施協定締結

(1)環黄海圏ハブポート構想発表

- 平成7年6月
北部九州が中枢国際港湾に指定
- 平成8年3月
「響灘環黄海圏ハブポート構想」を策定

環黄海圏ハブポート構想



日本周辺での海上コンテナ基幹航路の動向

日本周辺での基幹航路は1軸から2軸へ

貨物の中心が大陸側にシフト・日本海側に国際競争力ある港が必要

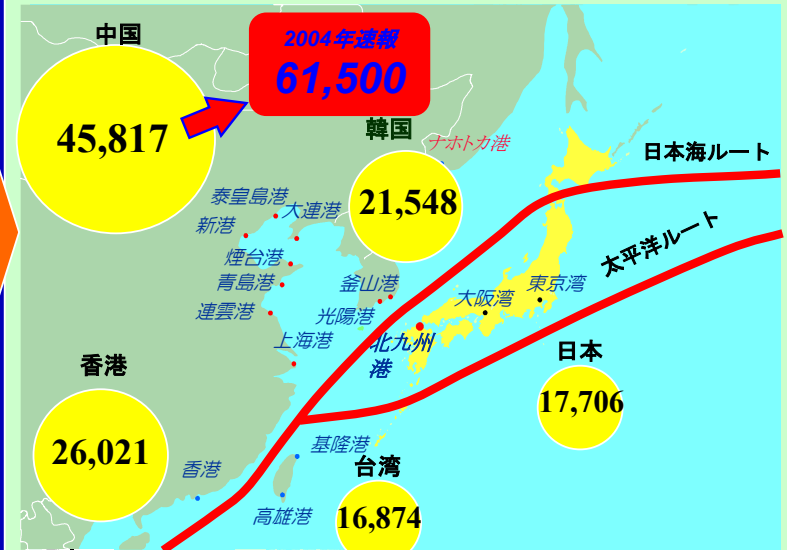
20世紀



- ・コンテナ貨物の中心は日本
- ・基幹航路は太平洋ルート
- ・コンテナ船の主流はパナマックス型
- ・多港寄港による集貨
- ・日本の中での港間競争

21世紀

(単位: 千TEU)



- ・中国等の経済発展により、貨物の中心は大陸側へ
- ・日本海ルートの出現 (北米: 現状50航路中 10航路)
- ・コンテナ船はオーバーパナマックス型へ
- ・寄港地集約化の進展
- ・中国、韓国との港間競争

ひびきコンテナターミナルの位置



港に隣接した2,000haの埋立地

—大港湾への発展空間と産業拠点としての魅力ある空間の存在—
(将来の展開も極めて容易)



(2)募集要項発表・公募開始

- 平成9年12月
第1期地区「ひびきコンテナターミナル」着工
- 平成11年9月
「PFI法」施行
- 平成12年5月
ひびきPFI事業実施方針発表(PFI導入)
- 平成12年6月
ひびきPFI事業募集要項発表(公募開始)

(3)優先交渉者選定

- 平成12年7月 応募締切 (順不同・敬称略)

ICTSI 社(フィリピン)・ICTSI インターナショナルホールディングス社(フィリピン)
--

PSA 社(シンガポール)

三菱商事株式会社(日本)・SSA インターナショナル社(アメリカ)

日本通運株式会社(日本)

株式会社 上組(日本)

丸紅株式会社(日本)

日商岩井株式会社(日本)・日立造船株式会社(日本)

- 平成12年12月 優先交渉者選定(PSAグループ)

(4)HCT設立及び事業実施協定締結

- 平成13～15年
3年間に渡る契約交渉
- 平成16年1月
出資者間における出資協定締結
ターミナル運営会社設立(HCT)
- 平成16年2月
事業実施協定(北九州市とHCTの契約)締結

HCTの概要

①会社の称号 ひびきコンテナターミナル株式会社

②資本金 10億円

③出資構成

P S A社	34.0%	(株)西日本銀行	2.4%
(株)上組	15.3%	(株)みずほ銀行	2.4%
山九(株)	5.8%	(株)山口銀行	1.5%
日本通運(株)	5.8%	(株)ゼンリン	1.0%
新日本製鐵(株)	5.8%	九州工業(株)	1.0%
三井物産(株)	5.8%	ひびき灘開発(株)	0.9%
日鐵運輸(株)	3.1%	東陶機器(株)	0.4%
九州電力(株)	2.4%	北九州市	10.0%
(株)福岡銀行	2.4%		

Ⅲ ひびきコンテナターミナル PFI事業の概要

(1) 公共施設の概要

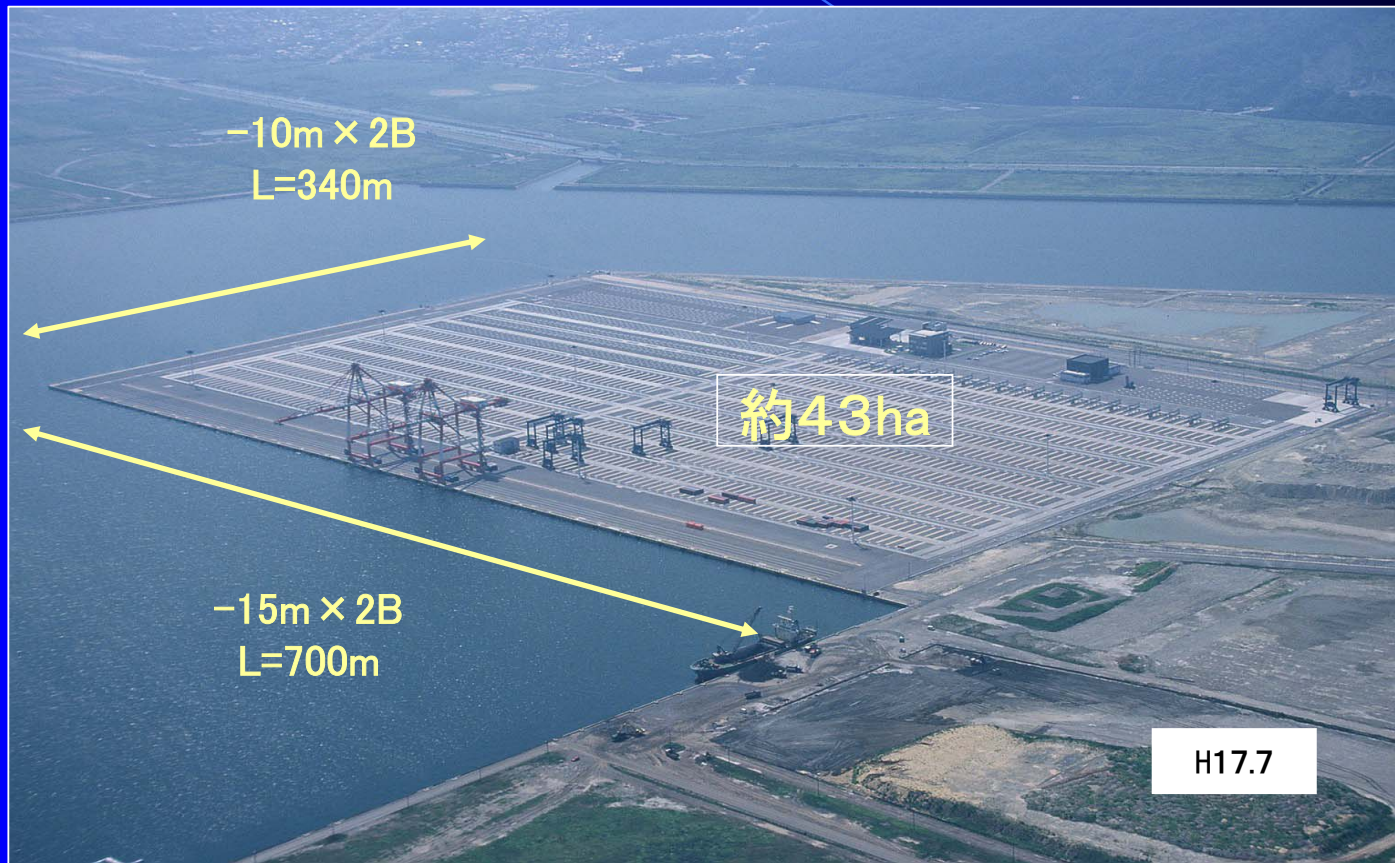
(2) 事業の形態

(3) 事業期間

(4) 公的融資制度

(5) ヤード使用料

(1) 公共施設の概要



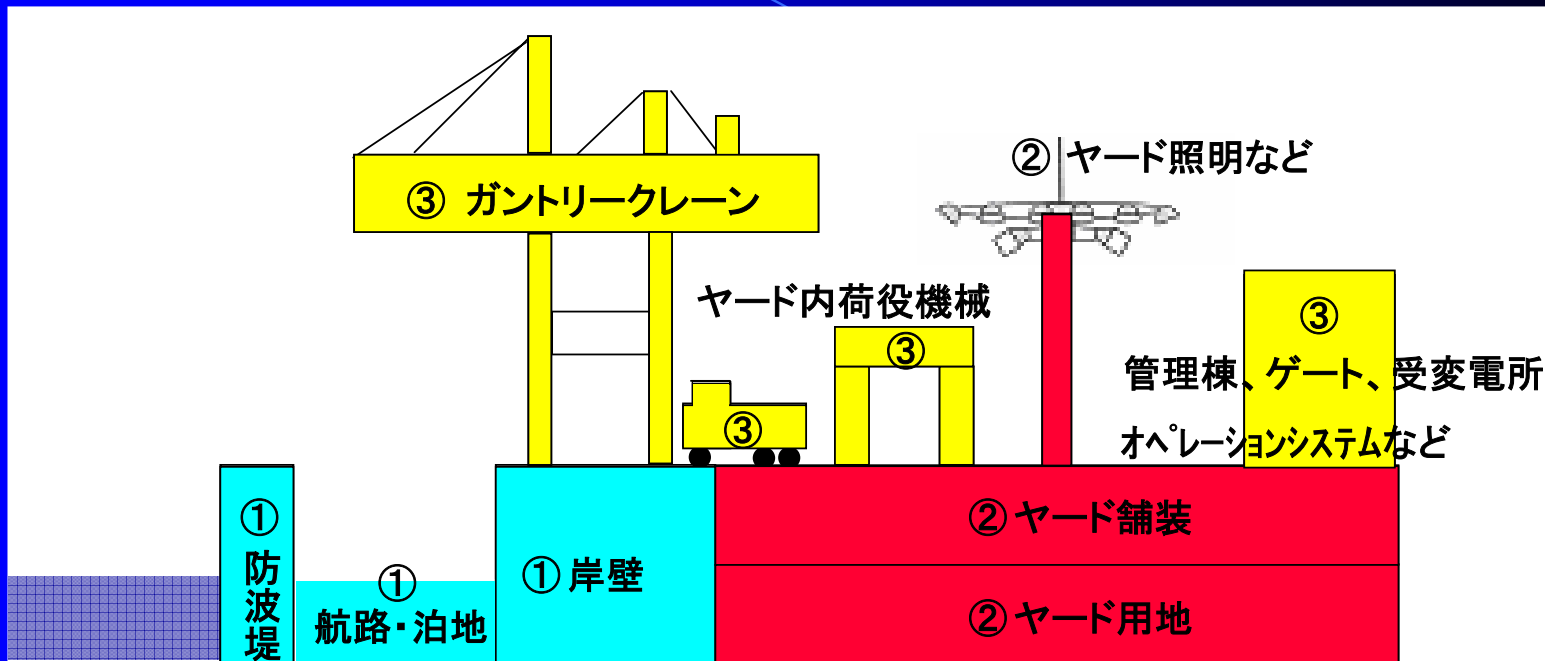
(2)事業の形態

- 従来は、公共がガントリークレーンを整備し、民間が料金を支払って使用



- ひびきPFI事業では、民間事業者であるHCTが、
 - ① ガントリークレーンを含む上物施設を整備
 - ② ターミナル全体を維持管理
 - ③ 単一オペレーターとしてターミナルを運営

整備分担のイメージ



(凡例)



① 国又は北九州市が整備



② 北九州市が整備



③ HCTが整備

(3)事業期間

＜ターミナル運営期間＞
供用開始から25年間

平成17年

平成42年

25年間

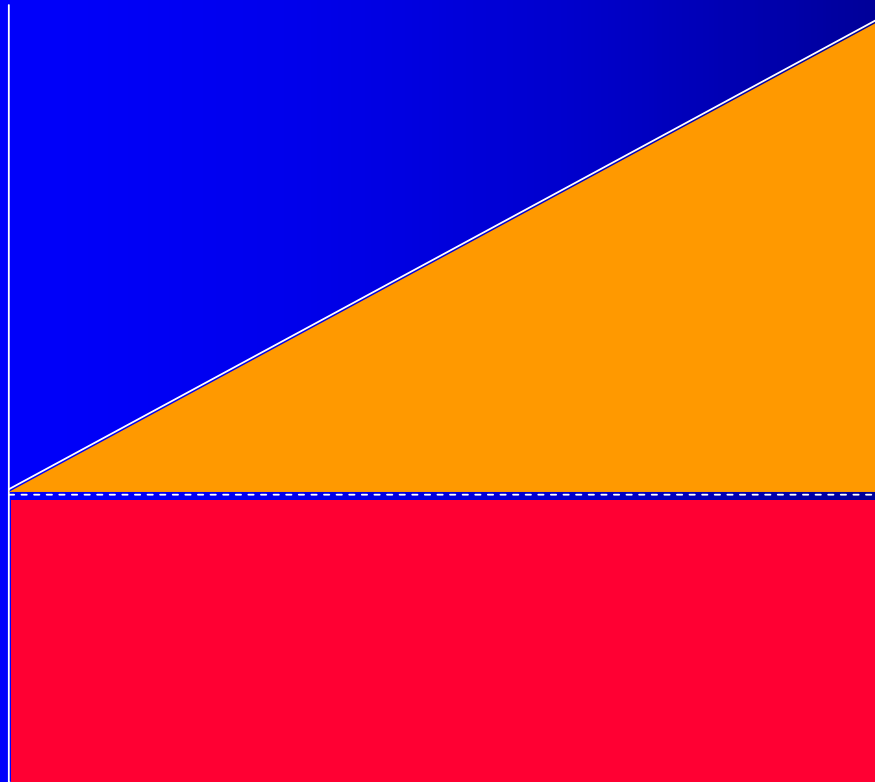
供用開始

(4) 公的融資制度

- 港湾法・PFI法に基づく公的融資制度
- 対象施設：ガントリークレーン、
トランスファークレーン、
管理棟、ゲート、受変電所など
- 整備費用に対する最大80%を融資
(うち、60%は無利子、20%は低利子)

(5)ヤード使用料

ヤード使用料



変動部分

(加算使用料)

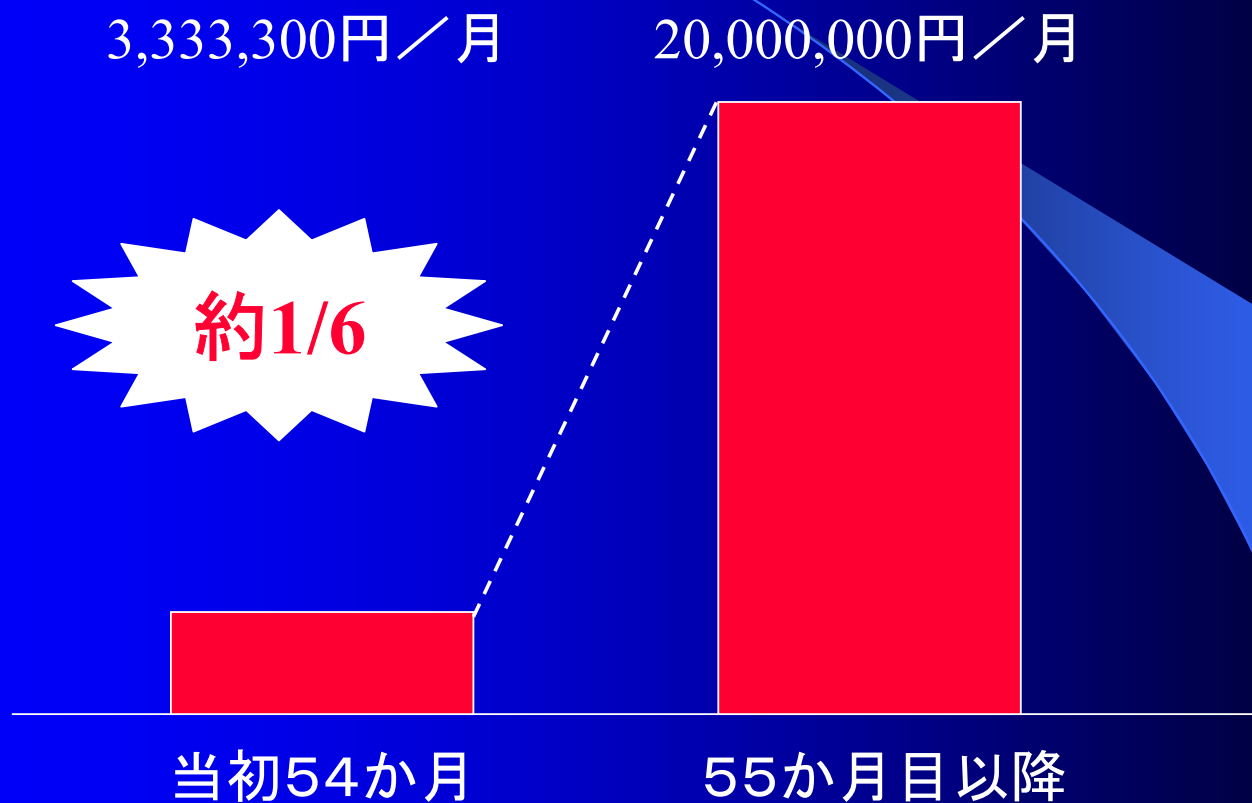
* コンテナ取扱量
に応じた従量制

定額部分

(基本使用料)

コンテナ取扱量

定額部分（基本使用料）



変動部分（加算使用料）

	50万TEU／年度 未満の部分	50万TEU／年度 以上の部分
トランシップ貨物	300円／TEU	150円／TEU
その他の貨物 (通常の貨物)	600円／TEU	300円／TEU

1/2

1/2

* 但し、供用開始日の4年後の応答日の属する年度までは、
10万TEU／年度以下の部分の使用料は徴収しない。

IV PFI導入の効果

- (1) 国際競争力のある料金と
サービスの提供が可能
- (2) 日本初の本格的な
ターミナル・オペレーターが出現
- (3) 我が国港湾の国際競争力アップに貢献

(1) 国際競争力のある料金とサービスの提供が可能

- 公的融資・使用料減免等
⇒ 釜山港に対抗できる料金設定
- PSA社のノウハウ
⇒ 顧客ニーズに対応した きめ細かなサービスの提供

(2) 日本初の本格的な ターミナル・オペレーターが出現

- シンガポールのPSA社が中核出資者
(PSA社のグローバルネットワークの活用)
- 複数バース(4バース)の一元的管理・運営
- 国際競争力のある安価で質の高いサービスの提供

(3)我が国港湾の 国際競争力アップに貢献

ひびきコンテナターミナル
PFI事業



地元経済浮揚の起爆剤

のみならず



我が国の産業空洞化を阻止

さらに



日本の港湾の国際競争力を
高める上での牽引車としての
役割

定期航路開設

(上海航路)

◇初入港;H17.5.18

◇船名; Happy Island号
(6,384総トン、500TEU)

◇船社:
山東省煙台国際海運公司
(SYMS)

◇寄港頻度: 週1便(水曜)

◇寄港スケジュール

ひびき→上海→門司→
博多→徳山下松



定期航路開設

(大連・天津航路)

◇初入港；H17.8.24

◇船名；Dan Jiang号
(5,250総トン、554TEU)

◇船社：

威蘭德船務有限公司

(Winland shipping)

◇寄港頻度：週1便(火曜)

◇寄港スケジュール

ひびき→門司→大阪→
神戸→天津新港→大連→
竜口→博多



定期航路開設

(沖縄航路)

◇初入港；H17.8.31

◇船名；フェリー海龍号

◇船社：有村産業株式会社

(RORO船、6,801総トン)

◇寄港頻度：週1便(水曜)

◇寄港スケジュール

ひびき→博多→那覇→

日明→博多→那覇→博多



定期航路開設

(釜山接続航路)

◇初入港；H17.10.17（予定）

◇船名；

CMA - CGM Samurai号

(6,704総トン、657TEU)

◇船社：CMA - CGM

◇寄港頻度：週1便(月曜)

◇寄港スケジュール

ひびき→博多→釜山→

神戸→川崎→御前崎



An aerial photograph of a large port and airport facility. In the foreground, a long pier extends into the water, featuring a large red and white crane. The pier is surrounded by a large body of water. In the background, there are various industrial buildings, a parking lot, and a road. The sky is clear and blue.

ご清聴有難うございました

北九州市港湾空港局