

## 5-6 主要施策の実現に向けて

### 5-6-1 民間資金の導入可能性の検討

#### (1) 官民連携手法の種類の整理

官民連携（PPP）には、公民の関与度の違いにより、様々な形態・手法があります。民間資金の活用割合が高い順に、「民設民営」、「民設公営」、「公設民営」となります。

表 4-1-1 官民連携手法の種類整理と民間資金の活用度

手法	概要	役割分担			
		資金調達	設計建設	施設所有	管理運営
民設民営	BOO	民間	民間	民間	民間
	BOT	民間	民間	民間 契約期間後は 公共	民間
	BTO	民間	民間	公共	民間
民設公営	施設借用 (リース方式)	民間	民間	民間	公共
	施設譲受	民間 譲受後は 公共	民間	民間	公共
公設民営	DBO	公共	民間	公共	民間
	施設貸与	公共	公共	公共	民間
	管理運営委託 (指定管理者制度含む)	公共	公共	公共	民間

民間資金の活用

大

小

#### (2) 千葉港での PPP 手法適用を検討する施設

港湾における PPP 手法の適用対象施設としては、コンテナターミナル、小型船だまり施設、物流センター、官民複合施設、緑地・公園が考えられます。

千葉港における適用対象施設としては、コンテナターミナル、物流センターが考えられます。

表 4-2-2 千葉港での PPP 手法適用が考えられる施設

PPP導入の分野		事例	千葉港でのPPP活用
港湾施設	コンテナターミナル	名古屋港、北九州港	○
	小型船だまり施設	ポートパーク広島、神戸フィッシャリーナ	△
物流センター		那覇港総合物流センター	○
官民複合施設 (公共施設と商業施設の併設)		竹芝地区都市再生プロジェクト	△
緑地・公園		名古屋港ガーデンふ頭整備	△

### (3) 官民連携手法の適用

#### 1) コンテナターミナル

##### ① 官民連携手法の事例

コンテナターミナルでは上下分離式※による整備・管理が一般的。土地造成も民間が行った事例も存在します。

※上下分離式：公共が下物（水域施設・外郭施設・係留施設等）、民間が上物（荷役機械、保管施設等）の整備・管理を行います。

港湾管理者が水域施設・外郭施設の整備・管理を担うことが一般的ですが、港湾管理会社（民間）を設立し、整備・管理を一任する例もあります。

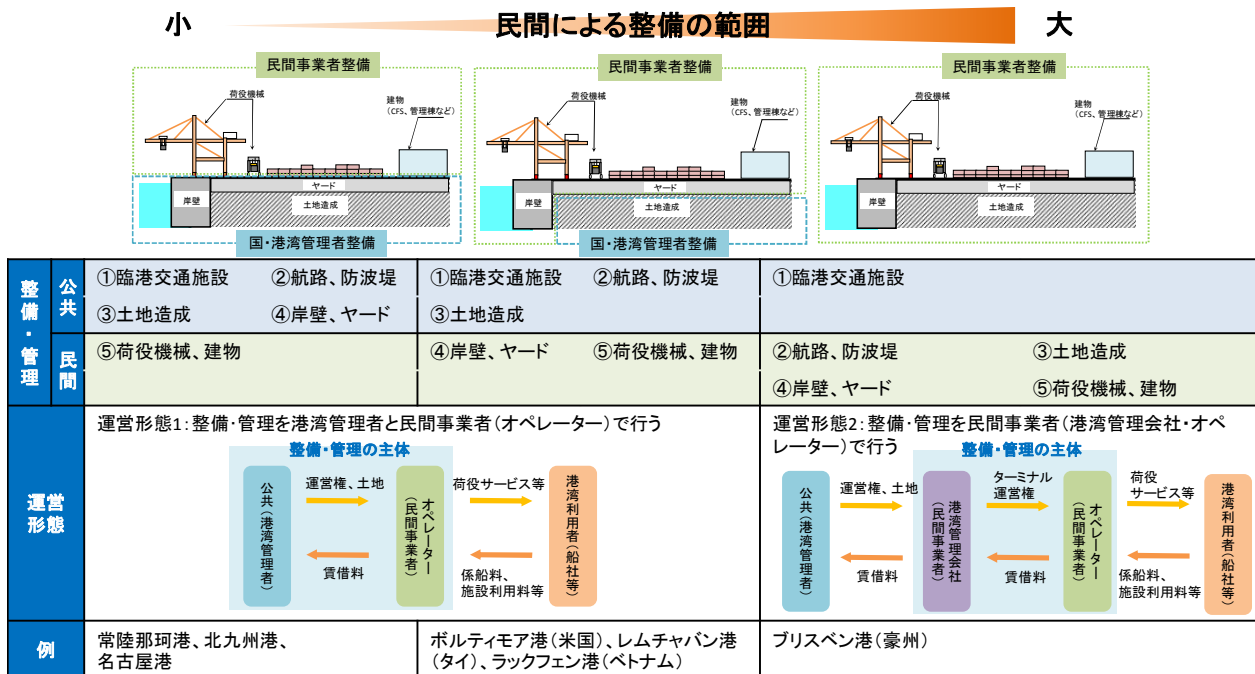


図 5-6-1 官民連携手法の適用事例（コンテナターミナル）

## ② 官民連携手法適用にあたっての留意事項

PPP 手法による民間事業者の参加を促すには、事業への参加に見合う収益性の確保が課題となります。

PPP 手法適用にあたり、民間事業者の参加の障害となる可能性のある事項を以下に示します。

表 4-3-3 PPP 手法適用にあつての留意事項（コンテナターミナル）

項目	留意事項	
需要	見込まれる取扱量	取扱量が少ない場合、収益性の確保が困難
港湾施設	コンテナヤードの広さ	取扱量に対しヤード面積が小さい場合、動線の輻輳等、荷役作業の非効率化につながる
	岸壁能力(水深・延長)	大型化が進むコンテナ船の就航に影響
その他インフラ	交通アクセス	交通アクセスが不便な場合、荷主企業に敬遠される恐れがある

## ③ 千葉港における対象施設

千葉中央埠頭のコンテナターミナルへの PPP 適用が可能と考えられます。

長期構想に位置づける施策（コンテナヤード拡張、岸壁の増深・延伸、新規臨港道路）により、留意事項の改善が図られ、民間事業者参加の障害が小さくなると考えられます。

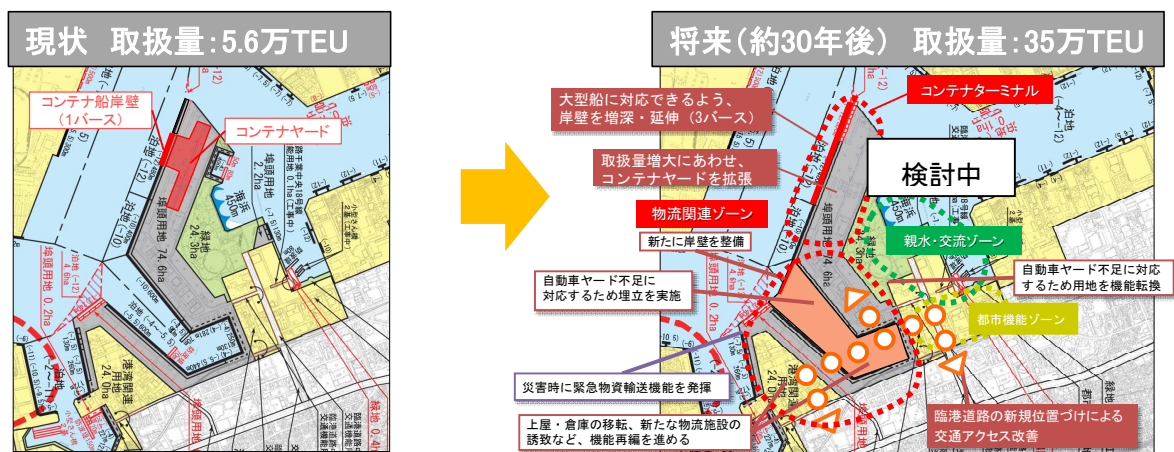


図 5-6-2 官民連携手法の適用施設例（コンテナターミナル）

## 2) 物流センター

### ① 官民連携手法の事例

物流センターの整備手法には、直接建設方式（公設民営）、PFI方式（民設民営）、公有地売却方式（民設民営）の事例があります。

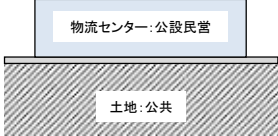
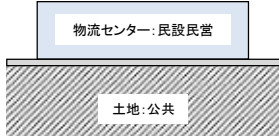
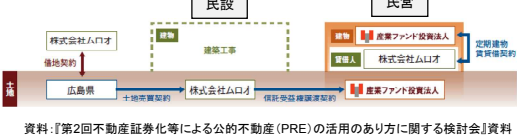
		民間資金の活用		
		小	大	
方式	直接建設方式（公設民営）	PFI方式（民設民営）	公有地売却方式（民設民営）	
土地の所有	公共	公共	公共⇒民間	
設計・施工	公共	民間	民間	
運営・維持管理	民間	民間	民間	
事業形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共が設計施工を行い、物流センターの運営・維持管理は入居する民間事業者が行う。</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>公有地上で民間事業者が設計施工・運営・維持管理を一括して行う。</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共が所有する土地を民間事業者（物流会社）に売却</li> <li>民間事業者（物流会社）が物流センターを建設</li> <li>産業ファンド投資法人に土地・物流センターを譲渡</li> <li>産業ファンド投資法人が民間事業者（物流会社）に物流センターを賃借</li> </ul> 	
例	那覇港総合物流センター		IF広島ロジスティクスセンター	

図 5-6-3 官民連携手法の適用事例（物流センター）

## ② 官民連携手法適用にあたっての留意事項

PPP 手法による民間事業者の参加を促すには、事業への参加に見合う収益性の確保が課題となります。

PPP 手法適用にあたり、民間事業者の参加の障害となる可能性のある事項を以下に示します。そのほか、一般事例として、当初の想定より工費が増大する場合には採算性が見込めなくなり、民間事業者が参加しないこともあります。

表 4-3-4 PPP 手法適用にあつての留意事項（物流センター）

項目	留意事項	
需要	見込まれる取扱量	取扱量が少ない場合、収益性の確保が困難
物流センター	床面積	取扱量に見合った床面積にする必要がある
	施設レイアウト (公設の場合)	ユーザーの利便性を考慮した施設レイアウトにする必要がある
その他インフラ	交通アクセス	交通アクセスが不便な場合、ユーザーに敬遠される恐れがある

## ③ 千葉港における対象施設

千葉中央埠頭の埋立地に物流センターを立地する際に PPP 手法の適用が可能と考えられます。

長期構想に位置づける施策（コンテナヤード拡張、岸壁の増深・延伸、新規臨港道路）により、取扱量の増加や交通アクセスの改善が図られ、民間事業者参加の障害が小さくなると考えられます。

物流センターを公設する場合には、ユーザーが利用しやすい施設とするために、入居が想定される民間企業の意見を聞きながら施設レイアウトの計画を行うことが必要と考えられます。

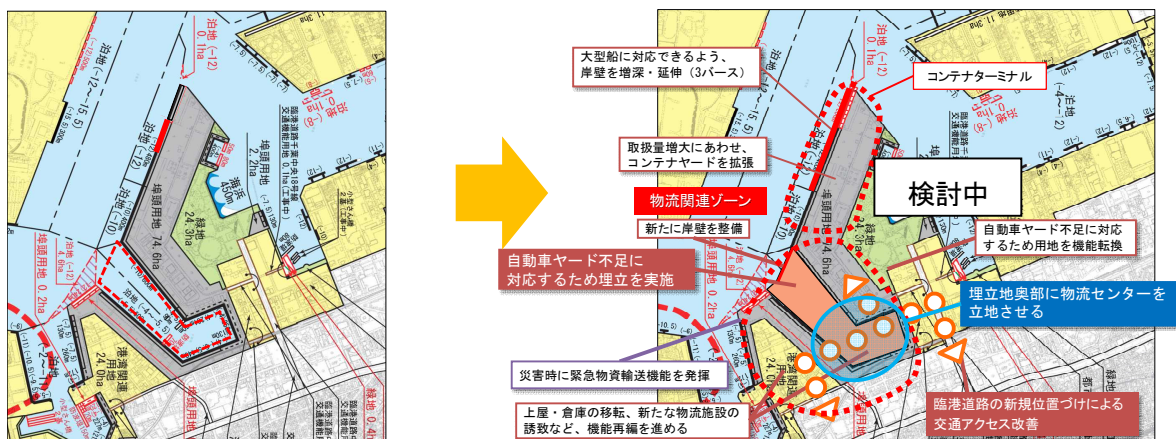


図 5-6-4 官民連携手法の適用施設例（物流センター）

## 5-6-2 海上交通ネットワーク

千葉みなと地区旅客船棧橋をはじめ、港内に旅客船棧橋を整備し、東京湾内の海上交通の実現に寄与するとともに背後市が目指す地域の賑わいの確保への貢献を図ります。

海上交通網の基点となる地区としては、千葉みなと地区に加え、既定計画で旅客船棧橋を位置づけている幕張、旅客船の実証事業が行われている船橋が考えられます。また、実証事業において接続されている東京港内の有明との接続も図ります。



図 5-6-5 海上交通ネットワークイメージ図

### 【参考】東京湾ツーリズム旅客船運航実証実験

千葉県では、千葉市・船橋市と連携し、東京湾の魅力海上から楽しむ新しい観光の創出に向けて、期間限定で東京有明、千葉市、船橋市を結ぶ旅客船運航と観光バス等による千葉市、船橋市をめぐる観光ツアーをセットにした周遊ツアーを実施しています。

(平成28年 7月28日～9月19日)



