

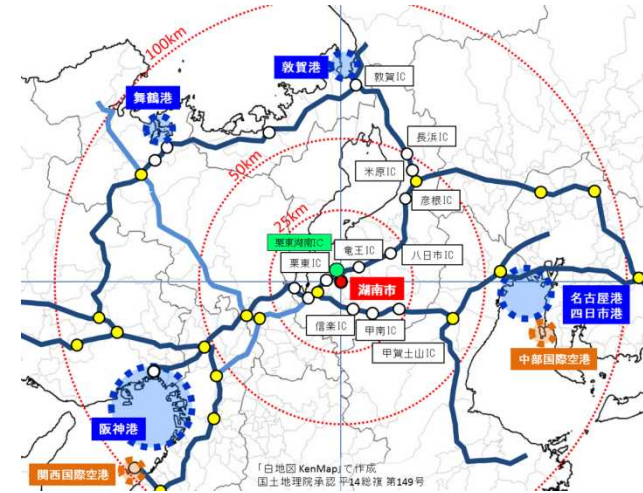
【H28:先-5】 湖南省内陸型国際総合物流ターミナル事業手法等検討調査 (実施主体:滋賀県湖南省)

○湖南省基礎情報(H29.1.1時点)
 ・人口:55千人
 ・可住地面積:33.16km²

【事業分野:内陸型港湾】 【対象施設:内陸型物流ターミナル】 【事業手法:指定管理者制度、PFI、公共施設等運営権】
 【キーワード:物流ターミナル、港湾、指定管理者制度、PFI】

事業発案に至った経緯・目的

- ・湖南省は、大阪や名古屋等の大都市圏や大阪湾等の複数港湾から100km圏内に位置し、広域交流拠点として高い潜在能力を有している。一方、同市は内陸に位置しているため、同市に所在している企業は臨海部の企業と比較して輸出入にかかるリードタイムや輸送コストの面で不利な状況にあり、係る状況を改善し、地域の産業を活性化させるために、湖南省は、国交省の「国際コンテナ戦略港湾政策」に着想を得て物流ターミナル構想を検討してきた。
- ・湖南省内陸型国際総合物流ターミナル研究会における検討を経て、平成27年3月に湖南省内陸型国際総合物流ターミナル基本計画(以下、基本計画という)において公設民営における事業化の方針を公表している。
- ・本調査において、事例調査等を踏まえた上で想定される官民連携スキームを民間企業に提示した上で、当該企業が本事業に参画する上で要求する条件を把握し、実現可能な官民連携スキームを検討する。



調査対象地及び施設の概要

■ 対象地(候補)の状況:用地面積36,000㎡ ■ 事業対象地候補

- ・基本計画において提示されている条件(近接性、業環境、実現性、その他)を勘案して選定された対象地(候補)は、栗東湖南ICのポテンシャルを生かすために、国道1号沿線地としている。
- ・なお、当該地は他の候補地と比較して「将来的な区域拡張の可能性がある点」においても優位性があると見込まれている。
- ・基本計画に提示されている対象施設は右表のとおりである。なお、以下の貨物量の取り扱いが前提となっている。
 - 輸出:7,548TEU/年
 - 輸入:3,312TEU/年



■ 対象施設・概算施設整備費の想定

項目		数量	金額
コンテナヤード	実入コンテナ置場	2,300㎡	14百万円
	バンプール	1,400㎡	8百万円
	シャーププール	3,100㎡	19百万円
	シャープシヘッド置場	500㎡	3百万円
その他施設	管理棟	1,000㎡	100百万円
	CFS	1,800㎡	270百万円
	倉庫	5,000㎡	500百万円
	その他	10,100㎡	51百万円
機械電気	トップリフト	1台	70百万円
	フォークリフト	6台	17百万円
	電気・情報設備	-	105百万円
用地		36,000㎡	1,080百万円
概算事業費合計			2,236百万円

【H28:先-5】 湖南省内陸型国際総合物流ターミナル事業手法等検討調査 (実施主体:滋賀県湖南省)

調査の流れ

類似事例調査

本調査に資するために、活用可能な類似事例の情報を調査

事業収支の検討

類似事例調査結果を踏まえ、事業収支の検討

事業手法の検討

類似事例調査結果を踏まえ、事業手法の検討

マーケットサウンディング

事業者の参加意欲、事業の実現可能性の確認

事業実施条件・財政負担額の検討

事業実施に向けた各種条件・制約等の整理

調査内容

■ 類似事例調査

- 既存の内陸型国際総合物流ターミナル(以下、物流T)において採用されている官民連携事業スキームは公共による施設整備+指定管理者制度であった。
- 物流T事業の収益性を勘案すると、民間が土地取得及び施設整備を負担した上で、独立採算にて運営することは困難との結論が得られた。

■ 事業収支の検討

- 物流Tを営んでいる企業の営業利益率や当該事業に関与している者のコメントから、本事業の営業利益率は低水準である可能性が高いとの結論が得られた。

■ 事業手法の検討

- 右欄を参照されたい。

■ マーケットサウンディング

- 物流T事業のボラテリティの高さを懸念し、事業期間は短期の方が望ましいとの意見が多かった。
- 利用者(荷主企業)確保、資金支援を含めた公共の関与が事業成立の前提となるとの意見が大半を占めた。

■ 事業実施条件・財政負担額の検討

- 土地取得及び施設整備に係る資金を公共が負担することが事業実施条件であると思料される。
- なお、事業者を多く集める上では、物流Tの事業リスクを一部公共が負担する必要がある。

事業化検討

< 検討概要 >

- 事例調査、事業収支の検討結果等を踏まえ、公共施設等運営権方式、PFI方式、指定管理者制度方式の適用可能性を検討した。なお、各スキーム毎の特徴・留意点は下表のとおりである。

	民間による施設整備+公共施設等運営権	PFI (BT方式+指定管理者等)	DBO方式等 (公共による施設整備+指定管理者)
特徴	<ul style="list-style-type: none"> 設計施工一括発注により施設整備コストが低減。 大規模改築を含めた業務の民間への移転が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 設計施工一体により施設整備コストが低減。 公共は施設整備費負担の平準化が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者の運営ノウハウによるコスト削減が図れる施設への適用が多い。
留意点	<ul style="list-style-type: none"> 需要変動リスクを負担するなど、民間の負担大。 運営権制度特有の事務手続、コスト負担大。 	<ul style="list-style-type: none"> 長期の事業期間は民間の参入障壁となる。 SPC設立等の手続が民間にとっての参入障壁となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 施設整備が割高になる可能性あり。 公共が施設整備費等を一括で負担する必要あり。

< 検討結果 >

- 公共が土地取得・施設整備を負担し、民間事業者は指定管理者として独立採算型で運営を実施するという考えを基本としたPFI方式(BT方式+指定管理者等)や公共による施設整備+指定管理者方式(DBO方式等)による方法等が実現可能性のある手法と整理された。

今後の進め方

【ロードマップ(案)】

- 平成30年度 事業者の選定
- 平成33年度 開発・建設工事の開始
- 平成34年度 物流T事業の開始

【想定される課題】

- 事業成立の前提となる大口荷主企業の取り込み
- 官民連携手法の導入に伴う各種条例等の整備
- 公共の費用負担方法を含めた官民リスク分担の詳細検討