

# 台湾曳船事業民営化と日本の曳船事業の あり方に関する考察

Study about the Way of Future Japanese Tugboat Business should be,  
Examination from the Case of Tugboat Business Privatization in Taiwan

森 隆行\*

Takayuki Mori

日本の曳船事業は、港ごとにその運営形態が異なる。そうした中で、一部自治体では自らが公共サービスの一環としてそのサービスの提供者としての役割を果たしている。現代の規制緩和の流れの中で、これら自治体も曳船事業の民営化方針を打ち出し、各自治体ともそのあり方と方法論を模索している。台湾は、曳船事業の民営化に向けて動き出した。その台湾の曳船事業民営化を参考に日本の曳船事業のあるべき姿を探った。

キーワード：曳船事業の公共性、効率性、規制緩和、自由化、民営化

## I. はじめに

日本の曳船業界は、その規模が 1,000 億円に満たない小さな業界である。その業務が大型船の操船を助けるなど補助的作業が多い上に、歴史的背景から港ごとに独自運営方式を形作ってきた。こうしたことから、閉鎖された事業社会を構成してきた。今日、規制緩和、自由化という大きな流れの中で、曳船業界は変革を余儀なくされている。名古屋市や大阪市ではこれまで、曳船事業の公共性の観点から、自治体が直接曳船事業に取り組んできたが、規制緩和の流れの中で曳船事業の民営化を決めた。問題はその方法論である。これまで、日本では曳船は港湾施設の一部という考え方が基本であり、そのため自治体はその運営に関わってきた。名古屋市や大阪市のように直接運営するというケース以外にも、神戸港や横浜・川崎港のように民間事業者によって事業が運営されている場合にも、部分的にせよ自治体は何らかの形で関与しているのが一般的である。瀬戸内のように自由市場を形成しているケースのほうが少ない。港湾や港内の船舶の安全及び環境保護の観点から曳船事業を公共サービスとして捉えるならば自治体の関与は当然のことである。近年、「民間にできるものは民間に」という考え方が主流を占め、ゴミ収集から水道事業など多くの公共サービスが民営化される中で、曳船事業も効率化を求め民営化が進められている。

台湾は、1997 年港湾荷役からはじめ港湾関連事業全般の民営化方針を打ち出した。この方針に

沿って、曳船事業の民営化も進められている。2005 年末の台中港の曳船事業民営化を皮切りに 2007 年には高雄港の一部でも曳船事業が民間事業者に移された。台湾の曳船事業民営化について分析するとともに民営化の意義について考察した。

本研究の目的はあくまで日本の曳船事業の活性化策を探ることであり、将来のあるべき姿の探求である。台湾の曳船事業民営化ケースを分析することで、日本の曳船事業のあるべき姿を探るものである。

日本において曳船事業は、港ごとに独自の発展を遂げてきた。また、先述の通り、小さな業界であるゆえに曳船

に関する研究は、推進機器や操船など技術的なものに限られており、その経済的、経営的な視点からのアプローチ

はこれまでにない。そのため、研究にあたっては、聞き取り調査を主とした。日本の官民曳船事業者及び台湾を含むアジアの主要港の官民曳船事業者に聞き取り調査を実施した。ここで、欧米の曳船事業者の聞き取り調査が入っていないのは、時間的な制約のためであり、欧州、米国の曳船事業の調査は今後の課題である。また、本研究は、曳船<sup>1)</sup>及び曳船事業の経済、経営的アプローチを試みたものであり、そのため技術的な側面には触れない。

本稿では、まず、曳船事業の特殊性や多様性をまとめる、次に、アジア主要国の曳船事情をまとめ、これを元に日本とアジア主要国の曳船事業の運営形態について比較した。そして、民営化について、その定義や動議・理由及び手法をまとめた。台湾の曳船事業の民営化の状況は港ごとにまとめた。最後に、日本の曳船事業の今後のあるべき姿について考察した。

## II. 曳船事業の特殊性と業務の多様性

曳船の必要性とその概念は、ヨーロッパで誕生し、その歴史は 250 年以上である。最初に曳船が現れたのは 18 世紀半ば頃といわれており、帆船が大型化する中で港内での操船の補助の役割を担うためであった。

日本では、江戸幕府体制から明治に時代が移り、主要港が開港した時に曳船の歴史がはじまったといえる。しかしながら、開港初期の頃は、艇を牽引するための小型船が副業的に曳船機能を行っており、入出港補助のための曳船が登場したわけではなかった。20 世紀に入り、国営埠頭の建設が各港で始まり、船舶の埠頭への離接岸作業のために曳船機能の需要が増えた。そのため、港湾施設の一部として国営の曳船が建造され、国が建設した埠頭での離接岸作業を国営の曳船が担っていた。つまり、曳船の本来の機能は、荷役岸壁、ドライドックや艀装岸壁における離接岸補助作業が主なものであった。しかし今日は、船舶の大型化や危険品の輸送の増加により、曳船の機能も多様化してきた。進路警戒作業や荷役中警戒作業、曳航作業、サルベージなどが挙げられる(表 1)。稼働率を考慮し、離接岸作業や進路警戒など複数の作業を兼務できることを求める結果、曳船は大型化、高速化してゆく。この点、欧州では単一作業に特化する道を選択しており、

日本と欧州ではその船型が大きく違ったものになった。

船舶の大型化と機能の多様化に伴い曳船の馬力は、より大きなものになっている。速度は、より高速化の傾向にある。今日、曳船の主機はディーゼルが主流であり、出力は3,000馬力、4,000馬力と、大きくなる傾向にある。現在建造中の曳船には、5,000馬力以上のものもある。一般に、曳船の1総トン当たりの馬力は、一般貨物船の30-40倍の出力を備えているといわれる。大型船を押す、引くという作業に従事することを考えれば当然である。曳船は小さな力持ちである。欧州では、6,000馬力の高出力曳船の運航も一般的である。速力も、これまでの曳船が13-15ノットの速力であったのに比べ、新しく建造されるものの多くは、エスコート作業なども兼務することが出来る多目的曳船であり、16ノット以上の速力が出るものがある。高出力、高速を実現するには建造船価は高くなる。そうした中で、バルバスバウを装備するなど効率化、経済性を求める動きもある。2006年4月竣工の「ファルコン」(日本栄船所属)などにその例を見ることが出来る。ちなみに、「ファルコン」は、206総トン、全長41.5メートル、幅9メートル、深さ3.8メートル、4,400馬力、最大速力16.6ノットであり、主機は、新潟鉄工所のZ-ペラである。「ファルコン」の推進器Z-ペラは、固定ピッチのプロペラをコルトノズルで囲んだもので、このコルトノズル付プロペラが360度自由に旋回できるようになっている。これによって、前後左右の全周にわたって強力な推力を発揮することが出来る。従来に比べ強力な推進力と軽快性の両方で優れている。

IHI製は、ダック・ペラと呼ばれる。水の中でアヒルが水を掻く様子からこう呼ばれる。これらを、アジマス・ラダー(Azimuth Rudder)といい、今日の曳船の推進器の多くに採用されている。

表1 曳船の機能と役割

①	離接岸作業 入港補助作業/接岸作業と離岸作業
②	進路警戒作業 危険物積載船(LNG/LPG), LOA200m以上の大型船
③	荷役中警戒 危険物積載船の荷役中
④	ドック作業 ドライドック, 艀装岸壁での作業
⑤	曳航作業 舢、フローティング作業
⑥	サルベージおよび遭難船曳航
⑦	渡洋曳航 (オーシャンタグ)
⑧	作業船のための機能
⑨	交通船または渡船的作業
⑩	その他

出所:「曳船」日本作業船協会,1960 PP26-PP36を参考に著者作成

### Ⅲ. アジアの曳船事業の運営形態

アジア主要港における曳船事業についての調査結果を、国・地域ごとにその概要をまとめ、これを日本の曳船事業と比較することで、その運営形態を中心に、日本の曳船事業の特性を明らかにした。

#### ①シンガポール

曳船事業は、1997年民営化され、PSAM（PSA Marine）他4社の認可事業者がある。政府所有のPSAMが最大のシェアを有している。シンガポールの曳船事業は、民営化したとはいえ認可制である。認可を受けた4社の内、最大の曳船事業者はPSA傘下のPSAMであり、シンガポールでは、57隻の曳船を所有・運営している。

#### ②タイ

タイでは、船舶の入出港時における曳船の使用がPilot Regulationによって義務付けられており、全ての曳船はPAT(Port Authority of Thailand)が所有・運営する。

#### ③UAE（ドバイ）

近年、目覚ましい発展を遂げているUAEのドバイにおいても、曳船事業はPort Authorityの管理下にあり、ハーバーマスターがその運営に当たっている。

#### ④ベトナム

港・ターミナルごとに海軍、国営（運輸省）、造船所、民間企業とその管理運営体制が異なる。

#### ⑤香港

香港の曳船事業は民間事業者により運営されており、ほぼ完全自由競争市場である。1997年まで英国の支配下にあったという歴史的特殊性によるものだと考えられる。香港では、大型コンテナ船の入出港に必要な大馬力の曳船が十分な数配備されている。

#### ⑥中国

中国の曳船事業は、民間事業者が所有・運営するという体制をとっているが、実際には港湾管理者によってその事業会社が所有されていることから純粋に民間事業者が曳船事業を行っているとは言い難い。天津港を例にとってみると、天津港の全ての曳船は1951年設立されたTianjin Port Tug-boat & Lighter Companyにより所有・運営されている。これは、Tianjin Port Authorityが100%所有する会社である。曳船の料金はMOC(Ministry of Communication)によるタリフがあるが、天津港として独自の割引料金を設定している。中国の他の港においても多少の違いはあるものの、天津港と同様に港湾管理者が実質的に曳船事業を一元管理する体制がとられている。

#### ⑦カンボジア

国営代理店が一括手配する体制で、曳船のペレーションはハーバーマスターが行う。

#### ⑧台湾

これまで、各港の港務局が曳船を所有、運航してきたが、政府の民営化方針に従い、民間事業者へ移行中である。

## ⑨韓国

韓国タグポート協会が一括受注し、全体を調整しており、港ごとにシステムは異なる。ほぼ日本と似たシステムである。

## ⑩フィリピン

民間事業者による運営。マニラでは大手2社による独占に近い状態であるが、最近では3番手が急速に船隊増強により力をつけてきている。

表2 アジア諸港の曳船事情

国	主要港	曳船事情
シンガポール		現在シンガポールには4社の正式認可を受けた曳船事業者がある。最大の事業者はPSAMで57隻(2007年初現在)の曳船を所有している。料金は各曳船事業者によって決められるが、実際上各事業者の料金は同一となっている。料金は、船社(代理店)と各曳船事業者の間で直接清算される。曳船事業は、1997年に自由化された。それまでは、PSAMのみによって行われていた。
タイ	バンコク レムチャバン	全ての曳船はPAT(Port Authority of Thailand)により所有、運営される。全ての出入港船は曳船の使用がPilot Regulationにより義務付けられている。曳船の使用料金は船社(代理店)とPATの間で清算される。タイにおける曳船の問題として船齢の古さが指摘される。
UAE(ドバイ)	ポートルシッド ジュベルアリ	全ての曳船は港に帰属する。ただし、掘削やバージの曳航のための曳船は民間の所有するものもある。離着岸作業に関する曳船はHarbor Masterによって管理運営委される。その使用隻数は、本船船長、パイロット、Harbor Masterの協議によって決められる。ドバイ諸港の離着岸には曳船は必ず使用することが義務付けられている。曳船の料金はPort Authorityが港湾料金に従って決める。曳船料金は船社(代理店)とPort Authorityの間で清算される。Port Rashidには4隻、Port Jabel Aliには6隻の曳船がある。
ベトナム	ホーチミン	ホーチミンにおいて、曳船はそれぞれの港、ターミナルが所有、自らの出入港船のサービスにあたる。ホーチミンにおいては、曳船所有は、次の4つのカテゴリーに分けられる。 ①国営造船所 ②海軍・・・New Port ③国営海運会社(運輸省)・・・Saigon Port ④私有・・・VICT等ターミナル会社所有 その他、鋼材の港あり。 VICTは、4隻の曳船を所有し、VICT入港船へのサービスを行う。VICTの入港コンテナ船は、主として1,000-1,500TEU型のコンテナ船であり、現状は、4隻で十分なサービスの提供が可能である。VICTはNOL、三井物産、SWATCO 3社の合弁会社ではあるが、曳船はベトナム企業

ベトナム	ホーチミン	のみが保有している。今のところ、外国企業の参入は許されていない。その他の港・ターミナルにおいても、それぞれの港・ターミナルごとに専属の曳船を所有している。通常2隻の曳船により接岸補助作業を行っている。状況に応じて(パイロット判断により)1隻のこともある。ただし、その場合でも料金は同じ2隻分が徴収される。
香港		香港の曳船は民間事業者3社によって所有・運営されている。外航船の離着岸補助用の曳船が28隻(3,000~4,000BHP)とバージ曳航用の小型曳船(624~940BHP)がある。料金は、統一タリフがあり、物価上昇率にあわせて改定される。また、曳船の使用はパイロット協会のガイドラインがあるが強制ではない。
中国	天津	天津港における曳船は全て Tianjin Port Authority 100%所有の曳船事業者(Tianjin Port Tug-boat & Lighter Company)が所有・運営する。全長100メートル以上の大型船は離着岸にあたって2隻以上の曳船の使用が義務付けられている。ただし、状況に応じてパイロットは、それ以上の曳船の使用も認められている。曳船の使用料金は、MOC (Ministry of Communication) によるタリフがあるが、Tianjin Port Authority は、政府料金からの割引料金やランプサム料金を提示している。Tianjin Port Tug-boat & Lighter Company は、1951年に設立された。現在、16隻の曳船を所有・運航している。そのうち4隻は5,000BHPの馬力を持つ。また、近い将来6,000BHPの曳船2隻の建造計画がある。
カンボジア	プノンペン シアヌークビル	<p>国営代理店 KAMSAB (Kampuchea Shipping Agency &amp; Brokers)が一括代理店業務を行う。別途船社代理店がある。手配は、本船から船社代理店を通じて KAMSAB へ依頼が行き、KAMSAB が諸々の手配(曳船、パイロット、綱取り離し他)をするという流れになる。曳船のオペレーションは、Harbor Master が行う。全ての曳船は港に所属する。料金はタリフによって請求される。実際に使用する曳船の隻数は天候や状況を判断してパイロットが決める。ただし、何隻使っても料金は同じ(タリフに決められたとおり)である。</p> <p>プノンペン港には、2隻の曳船がある。船齢は古く20年近い。馬力は、それぞれ350BHPと55BHP。</p> <p>プノンペン港は、河川港であり、小さな船しか入港することは無く、これでも充分である。台湾船社が小型コンテナ船でホーチミンとプノンペンのコンテナ輸送を行っている。コンテナ船の入港隻数は、35-40隻/月である。</p> <p>シアヌークビル港には、5隻の曳船がある。馬力は800BHP~1,600BHP。在来、コンテナ船を含めて75-80隻/月の入港船がある。</p>
台湾	高雄 基隆	高雄港には、南側のコンテナ港と北側の在来港の2つがある。南側コンテナターミナルは港務局が全ての曳船(12隻)を所有・運航する。北側在来船バースは、2007年、民営化が実施され、港務局が、その事業を2つの民間事業者にアウトソースしている。民間事業者は港務

		局に対してコミッションを支払う。2社で9隻の曳船を運航している。基隆港は、全ての曳船は、基隆港務局が所有・運航している。将来的には、民営化の方針が決まっている。 台中港、台北港においても民営化が進められている。その進展状況やコミッションの額は、港により異なる。
韓国	釜山	7社の民間事業者が32隻で曳船サービスを行っている。韓国タグボート協会が一括受注し、全体を調整している。港ごとにシステムは異なる。
フィリピン	マニラ	マニラでは、民間曳船事業者4社による自由競争市場である。実質的には2社（SALVTUG、Harbor Star Shipping Services, Inc）2社の独占に近い大勢になっている。近年、Marinemax Shipping Corpが急速に力をつけている。 4社の保有船腹は、次の通り。このうち North Harbor Tug Corp はマニラのみ。他3社は、マニラ港のほかにも Batangas, Subic など主要港でも事業を行っている。保有船腹数は総数である。また、これら4社以外に Cebu, Iloilo, Cagayan には零細曳船事業者が存在する。 SALVTUG(32隻) Harbor Star Shipping Services, Inc(20隻) Marinemax Shipping Corp (14隻) North Harbor (4隻)

出所：各港関係者からのヒアリングをもとに著者作成

タイのように曳船の使用が Pilot Regulation によって義務付けられている例をはじめとして、曳船の使用隻数などが水先人の判断に任せられるなど、日本と同様にアジアの国々においても、曳船と水先人の関係が深いことが指摘できる。また、水先人判断により曳船の使用数を減らしたといても料金は規程の料金が課せられる港も少なくない。

以上のように、調査した国の中では、香港とフィリピンを除き、現在でもアジアの多くの国では、国や港湾管理者が曳船事業を一元的に管理・運営する、あるいは何らかの形で国や自治体が関係するという形態をとっている。これは曳船事業が営利事業であると同時に、港の安全及び安全保障というも観点を併せ持つことに起因すると考える。

このように、アジアの主要国の曳船事業についての聞き取り調査から、日本との共通点が多く存在することが分る。つまり、基本的に曳船事業を公共サービスとしてとらえ、国家や地方公共団体、あるいは港湾管理者の関与が大きいといえる。また、各港湾により事情が違ふことから、港湾ごとにその管理・運営形態は異なる。このため、曳船事業そのものが地域に依存する事業となり、結果として事業規模が小さい。世界の全ての、曳船事業者を調査したわけではないが、曳船事業をグローバルな形で展開しているのは、A.P.Moller グループの SVITZER（SvitzerWijismuller）及び、オランダに本拠を持つ、SMIT(Smit Internationale N.V.)がある。これに PSAM を加えることができるといった程度であり、その数は現時点ではわずかである。SVITZER は、創業 1833

年、曳船事業は175年前から事業開始している。湾内・ターミナル・オーシャンタグ事業及びサルベージなど広範囲な事業を、世界35ヶ国で展開している。従業員数は、4,000人、その支配船腹量は500隻におよぶ。また、SMITは、1842年Rotterdamで事業開始。第1船は、‘Kinderdijk’（140HP）であった。SVITZER同様、ハーバータグのほか、サルベージや重量物運搬などさまざまなサービスを、国内外30ヶ所で事業展開している。所有船舶量は、399隻、のうち曳船は、209隻（Harbour Towage部門、同部門のバージ等を含むが、ターミナル部門の曳船は含まない）を数える。シンガポールのPSAMはシンガポールの他にも、ヨーロッパや中国で曳船事業を行っている。この他にも、香港のハチソングループも香港以外では、オーストラリアなどで曳船事業を行っているようであるが、その規模はまだ小さい。大手コンテナ船社をメガキャリア、世界的規模でコンテナターミナルを運営するターミナル運営会社を、メガターミナルオペレーターと呼ばれる。これに習って、世界的規模で、曳船事業を展開する事業者をメガタグオペレーターと呼ぶとすると、その名に値するのは、今のところSVITZER、SMITとPSAMの3社である。日本の曳船事業者にはメガタグオペレーターはない。商船三井と東京汽船による香港での曳船事業への参加の例があるくらいだ。一握りの例外を除き、アジアにおいては、一般的に多くの国において曳船事業の事業規模が小さいというのは共通項である。

#### IV. 日本とアジアの曳船事業運営形態

##### 1. 日本の曳船事業の運営形態

日本の曳船事業は、港により異なる運営形態をとっており、自治体主体と民間主体に分類できる。民間主体の運営形態は、更にいくつかに分類することが出来る。名古屋港や大阪港のように港湾管理者が一元管理している港と、その他大多数の民間による運営形態に分類できる。ただし、民間により事業運営されている場合でも、任意団体としてのタグ協会が組織され、官の影響力が働いている場合が多い。

瀬戸内海のように民間による競争市場が形成されている場合もある。また、敦賀港や舞鶴港のように1社の民間曳船会社により独占されているケースもある。他には、特殊な例として川崎・横浜港では、官民の特殊法人により一元管理されている。石油精製会社や鉄鋼会社などの私有パスでは、パス所有者である石油精製会社や鉄鋼会社が子会社を有する場合や民間企業と提携する場合がある（表3）。

曳船事業の運営形態は港によって異なるが、共通点は完全自由競争市場がほとんど存在しないことである。多くのタグ協会や特殊法人には地方自治体や港湾管理者が参加し、影響を与える仕組みになっている。それ以外の場合は、独占市場か、あるいは、民間事業者間の提携や協力関係により競争が抑制されている。

いずれの場合でも、自由競争市場にはなっていない。その理由は曳船事業が港湾施設の一部であり、地方自治体はそのサービスを提供しなければならないという考え方が根底にあるためであ



る。つまり、安定的サービスの提供と港の安全の確保の観点である。また、独占的市場は、市場規模が小さく複数の企業によるサービスが成り立たない。小さな市場で過当競争になった場合に共倒れとなり、その結果としてのサービスの提供が出来なくなるという事態を回避するために独占体制が容認されていると見るべきである。瀬戸内海では完全自由競争市場といえるかもしれないが、現実には新規参入は容易ではない。曳船事業者の規模が小さく、瀬戸内海という広い面積で、かつ朝夕に需要が集中する状況で、1社がサービスを提供することができないため同業者による協定や協力が不可欠であるという曳船事業の特殊性に起因するものである。こうしてこの地域ではゆるやかな提携関係が出来ており、1社単独での事業運営は難しいのが現実である。こうした、様々な理由から、結果として自由競争の形成を抑制したと考えられる。

表3 日本主要港における曳船事業運営形態の分類

官/民	運営主体	主な港
官	港湾管理組合による一元管理	名古屋港(名古屋港管理組合) 四日市港(四日市港管理組合) 大阪港(大阪市港湾局/大阪港タグセンター)
民	民間任意団体としてのタグ協会による一元管理	神戸港(神戸タグ協会) 大阪府(大阪府タグ協会) 門司港(関門タグ協会) 博多港(博多タグ協会)
民	特殊法人による一元管理	横浜港・川崎港(横浜川崎曳船)
民	複数民間企業による自主運営	瀬戸内海
民	独占企業による市場独占	敦賀港など
民	その他	私有バース 新日本石油(根岸)など

出所：各港湾関係者からの著作作成

注) タグ協会には地方自治体がメンバーとして参加しているものもある。

## 2. アジアにおける曳船事業形態の概要

アジア主要国における、曳船事業をその管理・運営主体で分類すると、大きく3つに分けることが出来る。

第1の分類は、国や地方自治体あるいは、港湾管理者が主体となって、管理・運営するものである。今回の調査対象国の中では、タイ、ベトナム、カンボジアなど多くの国がこの分類に入る。これは、基本的に曳船サービスが公共サービスである。あるいは、港のインフラの一部であり、国や地方公共団体がそのサービスの提供に責任を持つとの考え方に起因することから来ている。また、多くの発展途上国では、民間に曳船サービスを継続的に提供する力がないこと。あるいは、寄港船舶数が少なく採算上、民間による営利事業として成り立たないことなどが挙げられる。

第2の分類は、国内の地域や港ごとに国や地方自治体が管理・運営する場合と、民間の曳船事業者が曳船サービスを提供するケースが混在するタイプである。その典型が、日本である。韓国も、日本と同様に、釜山は民間の曳船事業者7社がサービスを提供しているが、その他の港では、国や地方自治体が管理・運営しているケースもある。また、台湾は、これまで、全ての曳船は、港務局に属していたが、民営化を進めており、すでに民営化し、民間事業者がサービスを始めた港とまだ、民営化が実施されていない港が混在している。

第3の分類は、民間事業者により運営されているケースである。ここでは、さらに2つに分けなければならない。香港のように完全に自由化され民間事業者による市場経済原則によって運営がされているケースと、中国のように、民間事業者が運営している場合でも、その事業者の支配権を国や地方自治体が掌握しているケースがある。香港は、民間事業者3社 South China Towing (SCT)・Hong Kong Towing & Salvage・Yiulian が曳船事業を営んでいる。Yiulian は中国政府の資本が入っているが、他の2社は、純粋な民間事業者である。一方、天津港のように、その唯一の曳船事業者である、Tianjin Port Tug-boat & Lighter Company は、Tianjin Port Authority が100%の株式を所有している。シンガポールのPSAMも、依然、シンガポール政府が持ち株会社を通じて支配しているという意味では、完全な民間事業者とは言い難い。しかしながら、世界的な自由化の流れの中にあって、発展途上国においても徐々に民間による曳船サービスの提供の割合が増えてくるものと見込まれる。

表4 アジアの国別曳船事業の事業主体による分類

官民別	主要国
官	タイ、ベトナム、カンボジア、ドバイ
官民混在	日本、韓国、台湾
民	シンガポール、中国
行政が最大株主として実質支配	
純粋民間企業	香港、フィリピン

出所：各港湾関係者からのヒアリングをもとに著者作成  
注) 上記は、今回の調査実施した国のみ。

## V. 民営化

曳船事業の民営化について言及する前に、民営化とは何か。その定義と民営化の動機と理由、及び民営化の手法について纏めた。

### 1. 民営化の定義と起源

民営化 (Privatization) という用語が登場したのは、1940年代後半のことであるが、民営化に関する統一的定義は、未だ確立されていない。参考までに、世銀は、民営化を次のように定義して

いる。「公的資産の所有権または運営権を公的セクターから民間セクターに移転することに伴う何らかの措置」（出所：石井陽一著「民営化で誰が得をするのか」平凡社新書（2007）P35）日本では、未上場の JR 北海道・四国・九州を初め株式会社化したものを全て民営化といているが、その株式を政府が過半数所有している場合は民営化の範疇に入れないのが一般的だ。

民営化が普及したのは、1970 年代新自由主義を唱える経済学者が多用した頃である。その牽引役は、サッチャー元英国首相である。第 2 次サッチャー内閣では、ブリティッシュテレコム(BT)の民営化(1984 年)に続き、英国航空、ロールスロイス、バス事業、水道、電力など、次々に民営化を実施した。次の世界的な民営化の転機は、1989 年冷戦終結時である。旧社会主義諸国の国営企業の民営化が相次いだ。その後も、民営化と規制緩和が相俟って、大きな流れとなっている。

日本における民営化の代表例は、1987 年の国鉄民営化である。その後も、日本においても規制緩和と民営化が政策の基本となっている。但し、日本では、古く明治時代にも民営化が実施された。製鉄、海運、造船などの官業払下げも民営化と見ることが出来る。これは、後述する「トレードセール（直接売却方式）」の民営化といえる。

## 2. 民営化の動機と理由

民営化の動機と理由には、いくつかある。「Privatization Challenge」（Pierre Guislain）（「民営化で誰が得をするのか」石井陽一、平凡社新書、2007）によると、経済の効率化と発展、企業の効率化と発展、財政再建、所得の配分・再配分、政治的配慮などが考えられると述べている。また、国家経済の観点からは、社会主義経済体制から市場主義経済への移行時には、市場経済を創設するために、あるいは民間企業の育成を目的とした、その手法として民営化が実施されるとする。

表 5 民営化の動機と理由

<p>①経済の効率化と発展</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●市場経済の創設－市場経済移行期の鍵となる目的</li> <li>●民間企業の振興と民間セクター一般の拡張</li> <li>●マクロ経済またはセクター別の効率化及び競争力の振興</li> <li>●経済面における柔軟性の育成と硬直性の軽減</li> <li>●特に独占を排除することによる競争力の醸成</li> <li>●効率的な資本市場の設立もしくは発展、ひいては国内貯蓄の確保と動員</li> <li>●自国生産物の海外市場へのアクセスの改善</li> <li>●国内投資の振起</li> <li>●外資の誘致</li> <li>●自国経済の世界経済への統合を促進</li> </ul>
---

<p>●雇用水準の維持または雇用創出</p>
<p>②企業の効率化と発展</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●企業の効率性とその国内および対外競争力の育成</li> <li>●新技術の導入とイノベーションの促進</li> <li>●工場と施設のレベル向上</li> <li>●工場施設の活用度の向上を含む生産性の向上</li> <li>●商品の品質とサービス提供の改善</li> <li>●新経営管理の手法とチーム体制の導入</li> <li>●企業の生き残りに必要な国内的・国際的連携への組み入れ</li> </ul>
<p>③財政再建</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●歳出財源の確保、税率の引き下げ、公的部門の資金不足の緩和、もしくは公的債務の償還財源を得るための、民営化純収入の極大化</li> <li>●国有企業体が国に依存する財政負担（補助金、債務返済の延滞、現金の未払い、政府保証などの形における）の軽減</li> <li>●いつまでも公的資金を期待できない当市への民間資金の動員</li> <li>●新規の税収源の創出</li> <li>●国有企業体に内在する予算要求の将来的な危機の発生予防（事業拡大に伴う資金供給、または国有企業体が財政破産を来している場合の国の救済による財政問題への対処</li> <li>●海外への資金逃避の軽減、または過去の逃避資金の本国への還流</li> </ul>
<p>④所得の配分または再配分</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●幅広い株主層の育成および大衆またはマス資本主義の促進</li> <li>●国内の中産階級の育成</li> <li>●社会における特定グループ(民族別その他)の経済的発展の助成</li> <li>●従業員持ち株の奨励(効率化のためにも必要)</li> <li>●以前の政権に接収された資産を元の持ち主に返還</li> </ul>
<p>⑤政治的配慮</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●公的セクターの規模及び範囲の縮小、もしくはその経済活動におけるシェアの縮小</li> <li>●公的セクターの活動分野を再定義の上、生産的活動からは手を引き、民間の経済活動に有利な環境を醸成するとともに、政府本来の公的業務に専念させる</li> <li>●経済活動における政府の役割を変えるため現政権の逆転的措置による将来的な政府機能の削減または削除</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>●特定政党あるいはグループ(例えば共産党、労働組合など)による支配の削減</li> <li>●現政府の人気を引き上げ、次の占拠における勝利の可能性を高めること</li> </ul>

民営化という観点からは、民間手法により企業経営の効率化と対外競争力の育成などが考えられる。民営化により、海外市場進出やアクセスも可能になる。また、国営企業売却により国に依存する財政負担の軽減や売却益による収入等の他、政治的な配慮なども民営化の動機となるとも述べている(表5)。

### 3. 民営化の手法

民営化という場合、“狭義の民営化”と“広義の民営化”がある。日本では、民営化というと所有権移転(=株式公開型)を思い浮かべるが、これは直接売却方式という民営化の手法の一つであり、これは“狭義の民営化”である。他にも、民間委託方式も民営化の方式の一つであり、現代の民営化の世界的傾向は、この民間委託方式である。ゴミ処理事業、清掃事業や水道事業の民間事業者への委託がこれに当たる。米国やフランスはこの方式が中心である。日本でも徐々に民間委託型が増えている。最近では、2007年5月山口県美祢市に「民間」刑務所がオープンした。これも民間委託型民営化のひとつである。この民間委託型民営化などを含めたものが“広義の民営化”である。

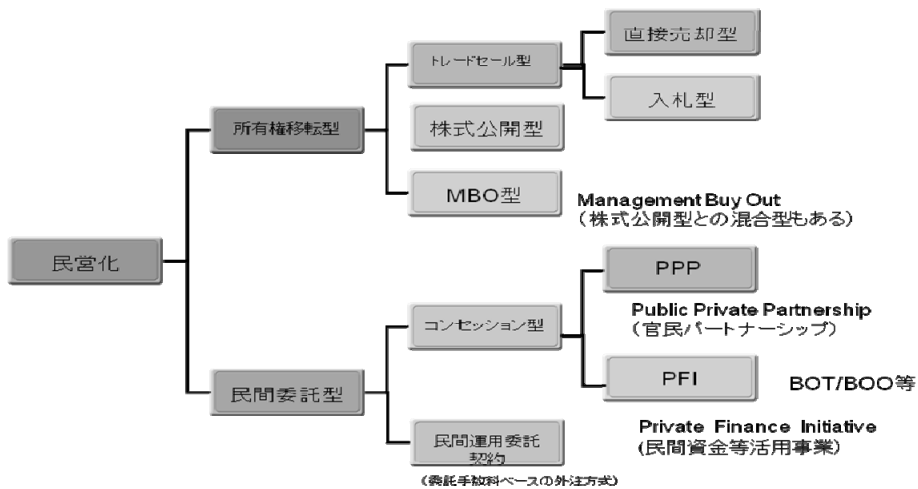


図1 民営化の手法

出所：「民営化で誰が得をするのか」石井陽一、(平凡社新書, 2007) PP33 等を参考に著者作

## VI. 台湾における曳船事業の民営化

### 1. 台湾の曳船事業民営化の背景

台湾では、全ての港湾関係事業を民営化することを決定し、1997年港湾荷役作業の民営化を皮切りに順次、民営化を進めている。そのスケジュールは港の状況を勘案し、各港に任されている。

これまで、港務局が所有・運航していた曳船事業も政府方針に沿って民営化が推進されている曳船事業民営化決定の背景には、曳船乗組員の高齢化と船員不足、あるいは高コスト体質や非効率性を競争と民間の経営手法を導入することで改善しようというものである。曳船は港務局に属しており、船員は公務員である。その年齢構成は港により状況は異なるため、民営化のスケジュールも異なっている。具体的には、基隆港では、まだ船員が高雄港などに比べ高齢でなく、船員の扱いから民営化スケジュールが遅れている。

曳船事業民営化のための民間事業者起用に当たって、港務局は次のような基本方針を持って進めている。それらは、基本的に、入札方式で行う。応募条件としては企業規模などに一定の条件を求める。入札の結果、事業参入を許された民間事業者は、港務局に、一定のコミッションを支払う。コミッション方式である。コミッションの額は港ごとに違う。

以下、台湾主要港における、曳船事業の民営化の概要をまとめた（表6）。

## 2. 各港別民営化の状況

### ① 対中港

2005年春、台中港第1期民営化が開始された。民間事業者1社が決まり、港務局は、3隻の港務局所有の曳船を、この民間事業者に裸貸出し、これを民間事業者が運航する。民間事業者は、港務局に凡そ30%のコミッションを支払う。

2007年7月第2期民営化を実施。3隻の曳船につき入札で民間事業者を決定した。この入札の結果、第1期とは別の民間事業者に決まった。第1期同様、港務局所有の3隻の曳船を民間事業者に裸貸船に出し、コミッション19%を徴収するという方式である。

この結果、現在台中港には、9隻の曳船がある。この内、6隻を民間事業者に裸貸船に出し、3隻は未だ港務局が所有・運航している。つまり、港務局（3隻）と民間事業者2社（各3隻）による9隻体制で運航されている。なお、本船（代理店）からの曳船手配は全て港務局経由であり、港務局が作業船の割り振りをしている。また、第1期のコミッションが、第2期のそれに比べ大幅に安いのは、「貸し出される曳船が比較的新しく貸船料が高いためである」と港務局は説明している。

### ② 台北港

台北港は、港を建設中であり、2009年1月コンテナターミナルが供用開始される。コンテナターミナル供用開始後は、基隆港の機能を順次台北港にシフトする計画である。台北港のコンテナターミナルは、エバーグリーン・ワンハイ・ヤンミンの企業連合が借り受けることになっている。すでに、民間の曳船事業者1社が入札の結果、決まっている。基隆港の規模縮小で、基隆港の曳船3隻を、台北港にまわし、民間事業者に貸し出す。また、民間事業者は、新造船1隻を投入、合計4隻の曳船でのサービスを予定している。なお、港務局に支払われるコミッションは28.2%

である。

表6 台湾主要港曳船事業民営化概要

	民営化時期	体制	曳船隻数	その他
台中港	第1期 2005年 第2期 2007年	民間2社（億程・永康船舶） +港務局（永康船舶は第2期から）	合計 9隻 港務局 3隻 億程 3隻 永康船舶 3隻 （民間の6隻は港務局から裸備船）	民間事業者は、港務局にコミッションを支払い（20～30%）。 本船からの曳船のリクエストは港務局に行き、港務局が作業船の振り分けを行う。
台北港	2009年コンテナターミナル共用開始時	民間企業「混陽」が入札により決定	合計 4隻 （3隻は、基隆港から回したものを混陽が備船、新たに建造する1隻を加える）	民間事業者は、港務局に対してコミッションを支払う。 基隆港のコンテナターミナル機能を徐々に台北港に移す（基隆港は規模縮小）。
高雄港	第1期 2007年第2期未定 （第1期の民間事業者との契約が5年間であり、5年後に再評価、この時点での結果を踏まえて第2期の実施時期を決める）	第1期 KMSC・台湾ナビゲーション	合計 9隻 KMSC 5隻 （港務局から裸備船、内1隻を3年以内に新造船に代替義務） 台湾ナビゲーション 4隻 （港務局から裸備船1隻、3隻は自社私岸壁で使用していたものをあてる）	コミッションは、 初年度 5% 2年目 6% 3年目以降 10% （他港は、入札企業がコミッション額提示、高雄港は、入札時に港務局側が決めたもの）。 入札条件は、1億台湾ドル以上の資本金、保証金の積み立て義務がある。
基隆港	未定（2011年から3段階に分けて2016年に完全民営化移行と推測）。 民営化は政府の既定方針。基隆港は、170名の曳船の船員を港務局が抱えており、船員数の推移を見ながら決めると推測	現在、11隻の曳船を港務局が直接運営。	コンテナターミナル機能を順次、台北港へ移し、基隆港の機能は縮小方針。	

出所：高雄港務局、基隆港務局、KMSC、高雄パイロット協会などのヒアリングをもとに著者作成

### ③ 高雄港

高雄港には、北側の在来バースと南側のコンテナターミナルがある。民営化の第1段階では、北側の在来バースにおける曳船事業のみ民営化する。南側コンテナターミナルは、在来バースの民営化後の状況を見てから決めるという2段階で進められている。

2007年7月在来バースの曳船業務は、KMSC (Kaohsiung Marine Service Corp) [高雄の代理店組合+パイロット(個人の資格で参加)(全40社)]と台湾ナビゲーション(政府出資20%の会社)の2社の民間事業者者に委託された。2ヶ月間の研修・訓練(港務局による)期間を経て、9月から民間事業者によるサービスが開始された。KMSCは、港務局からの5隻を借船、台湾ナビゲーションは、1隻のみ港務局から借り入れ、3隻は私有バースで使用していたものを転用した。このように高雄港の民営化は、民間事業者2社、曳船9隻体制でスタートした。港務局は、あまった曳船はスクラップにする。コミッションは、初年度5%、2年目が6%、3年目以降は10%である。これは、入札時に港務局が事前に決めたものである。コミッション額も入札条件とした他港と異なる点である。

また、公共サービスとしての曳船事業であることから、事業を継続できる会社であるための条件として、資本金1億台湾ドル以上の規模の会社であること、保証金の積みたてができることを条件としている。また、民間事業者は、曳船事業に関して、港務局との契約(5年)に基づいて、5年後に港務局の評価により継続かどうか決まる。港務局は、5年の契約終了時の評価を見てから、第2段階の民営化、つまり南側コンテナターミナルの曳船事業の民営化に入る考えだ。ちなみに、南側と北側の曳船サービスの比率は、およそ7(南):3(北)である。

高雄港の曳船作業について、時間外割増はない(2年前に廃止)。他港にくらべてコミッション料率が低いのは、このためといわれる。他港は、夜間割増があり収入が高く、コミッション料率が高くても吸収できると港務局は考えている。

### ④ 基隆港

基隆港には、11隻の曳船がある。全て、基隆港務局が所有・運航している。170名の曳船乗組員が在籍、身分は港務局職員である。現在の曳船乗組員の平均年齢は55歳であり、定年(63歳)まで8年ある。船員の数は充分であり、他港と違い船員不足という状況には無い。ただし、民営化の方針は政府として既定のものであり、基隆港の曳船事業民営化は、船員の自然減の状況次第である。港務局では、そのスケジュールは未定であるとの見解だ。一方、2006年4月民営化に関する研究会による答申が出されている。ここでは、段階に分けての民営化案が答申されている。2011年に4-5隻を民営化、2015年に更に4-5隻を民間に委託、最終的に2016年に全面民営化というものである。この答申に縛られるものではないというが、民営化実施時期への影響はあると考えられる。



### 3. 台湾の曳船事業民営化に関するまとめ

台湾における曳船事業民営化に対する港務局の基本的考え方は、“曳船事業は、公共サービスである”というものだ。従って、港務局にサービス提供の責任がある。港務局の業務を民間事業者アウトソースする（＝ここで民営化といている）ものである。その営業権利を与えるのであるからコミッションを取る。民間事業者対しては、指導・監督する。また、その企業が事業者としてふさわしいかどうかの評価、判断は港務局にあり、港務局が指名する権限を持つというものであり、民間事業者は、あくまで港務局の下で事業を行うというものである。これは、前掲(図1)の民間委託型（民間運用委託契約）の民営化に分類することができる。

台湾における曳船事業の民営化では、業務を民間事業者に代行してもらうというより、事業の権利を与える考え方が根底にあるようだ。これがコミッションの徴収という形で現れているのだと考えられる。パイロットは概ね民営化歓迎である。高雄港のパイロットへのヒアリングによる、次の意見に代表される。「民営化は、コストダウンとサービスの質の向上の観点から歓迎する。例えば、バウスラスター付のコンテナ船の曳船による離接岸補助作業は、港務局所属船の曳船の場合は2隻必要だが、民間がやれば1隻で充分である。ただし、高雄港の民営化については、北側だけの民営化であり、北側と南側の体制が違うことが問題である」それは、その理由や背景がどうであれ、現在の官僚的な曳船の運航にパイロット達が日々の業務において苦勞していることが伺える。同時に、台湾においては、曳船サービスは、公共サービスであり責任は港務局にあるという点は明確である。これが、民間事業者への指導・監督や評価をすることの根拠である。

民営化において重要な点は、自由競争による効率化である。曳船事業民営化で先行している台中港では、曳船手配は全て港務局経由で行われており、港務局が作業船を民間事業者に割り振りをするという方法をとっている。ここには、市場原理や競争は見られない。高雄港は、船会社（代理店）が自由に曳船事業者を選ぶことで、より市場原理が働くように見える。しかし、実際にその通りに運営されるかどうかは、今後の推移を見るしかない。

## Ⅶ. 日本の曳船事業のあるべき姿

### 1. 曳船業界の抱える問題点

日本の曳船事業のあるべき姿を考える前に、日本の曳船事業と業界の現状を踏まえた上で、曳船業界の特殊性と問題点を以下に整理した。

第1に挙げられる一番大きな問題点は、曳船事業に関する法的根拠がないことである。海上運送法は、本来業務である「曳航」、「離接岸」業務には適用されない。旅客輸送についてのみ海上運送法が適用され、海運局への「登録」が必要というものである。つまり、曳船の事業参入に関する、法的には規制はない。曳船事業の公共性に関する考え方が必ずしも明確でなく、法的にも曖昧であることが根本的な問題である。

第2点は、地域によって、その運営形態や運営主体に違いがある。そのため、全国で統一的な

基準やルールが決められない。

第3は、中小企業が多いことである。資本金3,000万円以下の事業者が48%、3億円以上の事業者は、わずか6%にすぎない。現在の曳船で、1989年以前の建造船が全体の37%を占めており、曳船の高齢化が進んでいる。今後、曳船の老齢化が進むに従い代替建造が必要になってくるが、そのときに建造資金が賄なえるかという問題が遅かれ早かれ顕在化すると考えられる。中小企業にとっては、資金調達は大きな問題である。

第4は、船員の高齢化と船員不足が挙げられる。

こうした構造的な問題の他にも、曳船という特殊船を建造する造船所は国内には少なくなっていることや、ほかの運輸業界と同様に原油価格の高騰による燃料費の負担など多くの問題を抱えている。これらの問題を解決してゆくことが、曳船業界の健全な発展を図ることにつながる。

## 2. 日本の曳船業界の進む方向とあるべき姿

台湾の民営化や、すべて民間事業者によって曳船サービスが提供されている香港やフィリピンの例を参考に、今後の日本の曳船事業のあり方について考察する。

台湾の民営化後の台中港の曳船事業と現在の名古屋港湾管理組合という自治体主導の名古屋港の実態を比べるとその内容は、ほとんど同じである。両港の共通点は、官（＝自治体）と民間事業者が運航する曳船が並存すること、曳船の発注は、官が一括して受け、指定の民間事業者に割り振ることなどである。つまり、民営化といっても、その内容は様々である。民営化という言葉だけが独り歩きして実態が伴わなければ意味が無いことを指摘する。

次に、民営化を含め、将来の日本における曳船事業を考える場合に、考慮すべき点をいくつか挙げる。一番重要な点は、曳船事業をどう位置づけるかということである。つまり、港湾インフラとしての公共サービスと競争の促進を如何にバランスさせるかという観点である。

現在の、日本の運輸交通分野における、大きな流れは競争促進と規制緩和である。しかし、曳船事業は、船の安全や港の環境保全の観点から重要であることは今後も変わらない。安全や環境保全を保持しつつ曳船事業の競争力を強化し、その事業主体を育てることを考えなければならない。ここで、事業主体の育成としたが、これは民間か官かを問わないということである。

また、事業主体を育成するとは、SVITZER (SvitzerWijismuller) や SMIT(Smit Internationale N.V.)、あるいはPSAM などのようなグローバルプレーヤーを視野に入れるべきである。今日、あらゆる業界において、好業績を上げている企業の多くは、その利益の多くを海外市場であげている。国内市場は収縮傾向にある。一方で、海外市場は拡大し続けている。曳船事業も決して国内のみの産業ではない。これからは、日本からもグローバルに事業展開する、メガタグオペレーターが出てもいい。そういう事業者が育つ環境を作ることを考えるべきである。

具体的には、先述の問題点の項で指摘したように中小企業が多いという点、及び市場が細分化されているという点を早急に改善すべきである。メガタグオペレーターになるためには、規模の

経済が必要である。また、そのためにはまず、曳船事業者の企業規模を大きくすることだ。それには合併や提携戦略が有効である。また、同時に日本の細分化された市場を統合することも必要だ。最後に、曳船業界の透明性を高めることが大切だ。公共サービスということを念頭に置きつつも、業界をより開放し、市場性と競争原理を導入すべきである。同時に安全の確保を担保することを忘れてはならない。民営化といって、これまで官が行っていたことを民間に代替させるだけでは、曳船事業の今後の発展は望めない。

重要なことは、民営化そのものではなく、これを機に、曳船業界の健全な発展のための基盤を作ることである。そのためには、業界構造や市場構造そのものを変えることが求められる。官民一緒になって、同じ目標に向かって行動することが必要だ。

### 3. 曳船の民営化論議について

名古屋や大阪における曳船事業の民営化は秒読み段階であり、効率化および自由競争、港の環境・安全確保の観点から、いかなる方向に進むべきか難しい判断を迫られている。つまり、港湾サービスとしての曳船事業の安定供給、港湾の環境・安全確保、自由競争下の効率化などが、曳船事業者の課題である。前節では、日本の曳船事業の発展の前提条件として民営化を前提とした問題点及び、そのあるべき姿について論を展開した。本節では、問題提起として別の観点、つまり、曳船サービスの公共性の観点から曳船事業の民営化を再考する。郵政事業がスタートしたとき、その議論の中心はユニバーサルサービスであった。郵政事業には USO (Universal Service Obligation ユニバーサルサービス提供義務) が課されている。この USO は、対象商品、サービス品質と料金規制の3つからなっている。郵政事業ほどではないにしても、公共性の強い事業には法的な規制があるのが一般的である。法規制からみて公共サービスの性格の強い産業には、トラック、宅配便、空運、倉庫、タクシーなどがある。これらの事業は、関連法により基本的に、その参入・退出は許可制である。しかしながら、曳船事業は、先述の通り参入・退出に際しての法的規制はない。つまり、法的規制の面からみれば曳船事業は公共サービスではないということになる。しかし、曳船事業を、港湾施設の一部とみなすという従来の考え方に立てば、港湾設備が公共財であり、曳船事業は公共サービスであることは疑い得ない。このように、曳船事業は矛盾した2面を併せ持つ存在である。

曳船事業の民営化を考える前に、曳船事業は公共サービスか否かの論議が必要だ。答えは単純ではないかもしれないが、もし、公共サービスでないということであれば、民営化に当たっては徹底的な効率化と利益指向が望まれる。しかし、これを公共サービスと考えるなら官による事業運営への関与は必然である。官の関与が最大になったものが官自身による曳船事業運営である。言い換えれば、民営化不要論もあるべきだ。こうした議論を飛び越えて、“民営化ありき”で進んでいることが問題だと指摘したい。民営化が正しいか否かではなく、その根本を議論したうえで進めるべきだ。世の中の流れは、規制緩和と民営化である。その流れに逆らうことは容易ではな

いかかもしれない。しかし、民営化にも問題点はあることを、根本的な問題を議論する中で認識すべきである<sup>2)</sup>。現在、物流業務のアウトソーシングが進んでいる。従来と異なる点は、経営の核となる部分を含めて物流業務全般を物流企業に委託するというもので、3PL (Third Party Logistics) と呼ばれているものである。この3PLにおいて懸念されるのは、外部に委託した企業において物流ノウハウや自己事業遂行能力の喪失、あるいは業務委託先へのチェック能力の低下などである。このことは、曳船事業の民営化と官との関係についても当てはまる。

これらの点を踏まえて、台湾における曳船事業民営化を考えると、港務局の考え方が明確なことが分る。つまり、台湾において曳船サービスは公共サービスであると認識していることである。公共サービスという認識に立てば、コストや効率だけが重要ではない。重要なことはサービスの継続的な提供であり、安全の確保であらねばならない。例えば、市役所の窓口業務で利益を出そうとは誰も考えない。

あえて民営化推進とは反対の立場から問題提起をした。こうした根本的議論による国民的コンセンサスを形成した上で、日本の曳船事業の民営化を考えるというステップが必要である。

## VIII. おわりに

前章(VII 3)では、あえて民営化の流れに逆らうことを論じた。こうした、意見を踏まえた上で、尚且つ、日本の曳船事業は、民営化を進め、それを機に企業や市場の統廃合を含めた業界構造改革を断行することだ。安全確保を維持しながら市場原理、競争原理の導入が必要である。市場が細分化され地方との結びつきが強いという理由で曳船事業は国内産業と考えられているが、グローバル経済下では純粋な国内産業は存在しない。グローバル化の波は、間違いなく曳船業界にも押し寄せる。グローバル経済下において日本の曳船事業が生き残るためには、世界に目を向け、世界標準の競争力をつけることが必要だ。その土台を作り、手助けするのが官の役割である。

こうしたことを考慮するならば、日本の曳船事業の民営化に当たっては、単に、自治体が所有する曳船を民間事業者へ裸備船に出し、事業を肩代わりさせるという台湾のやり方は余り参考にならない。自由化による自由競争を推し進めることによって国際的水準に照らし合わせても競争力のある曳船事業者が育つ環境、市場構造を作り出すべきである。新しい市場構造への変革機には多少の業界における混乱は避けられないが、短期間で秩序を取り戻すものとする。日本の民間事業者の資質や周辺産業の状況を考えれば公共サービスとしての側面についても懸念することはない。健全な競争市場においては、最終的には品質の良いサービスを適切な価格で提供する事業者が残るという市場メカニズムが働く。日本の事業者を信頼し、官の影響力を極力排除し、徹底的な市場原理を導入することが日本の曳船市場を活性化し、グローバル市場への進出を助けるものである。ただし、このことは需要の大きい主要港についてのことであり、需要が小さく、民間企業にとって、事業として成り立たない地方港にとっては公共サービスという観点から自治体が直接あるいは間接的にサービスの提供に関与することが求められる。

## 注

- 1) 曳船は、他にも引船、タグボート、トーイングボートなど、いくつかの呼び方がある。官庁では引船、民間では曳船あるいはタグボートというのが一般的である。本稿では、曳船で統一した。
- 2) 「市民の安全や財産に直結する業務は、コストにかかわらず行政が最後まで責任を持つべきだ」(北海道学園大学横山純一、WEDGE 2008年6月号)という意見もある。

## 参考文献

- 内海水先人会百年史編纂委員会：『内海水先人会百年史（1901-2001）』（内海水先人会，2001）
- 東京汽船株式会社社史編纂委員会：『東京汽船株式会社五十年史』（東京汽船株式会社，1998）
- 内海曳船社史編集委員会：『内海曳船株式会社25年史「ないかい物語り」』（双流社，1986）
- 日本海曳船株式会社：『日本海曳船株式会社・16年の歩み（創立からLNG船曳船開始まで）』（日本海曳船株式会社，1984）
- 山形狭一著・（財）日本船渠長協会改訂：『曳船とその使用法』（2訂版）（成山堂書店，2004）
- 日本作業船協会：『曳船』（日本作業船協会，1960）
- M. J. Gaston, “The TUG BOOK”, (Patrick Stephens Limited, 2004)
- 佐藤礼文：『回想録－神戸の19年－』（生田書房，1997）
- 三井倉庫株式会社：『三井倉庫五十年史』（三井倉庫株式会社，1961）
- 拙著：『日本における曳船業の現状と課題』（流通科学大学論集-流通・経営編 第19巻第3号，流通科学大学学術研究会） PP83-88
- 拙著：『日本の曳船業の現状と課題』（海運経済研究41号，日本海運経済学会，2007） PP61-70
- 拙著：『アジアと日本の曳船業の現状』（「KAIUN」，社団法人日本海運集会所，2007） PP37-43
- 拙著：『曳船事業の民営化に関する考察』（日本海事新聞社 2008年1月21日・22日・23日・25日）