

第1回 港湾局外郭団体のあり方に関する検討会議

1. 博多港の歴史
2. 博多港の現況・課題
3. 博多港開発(株)

はじめに

第3次外郭団体改革実行計画における位置づけ

第3次外郭団体改革実行計画

外郭団体の不断の見直しに取り組み、外郭団体が公益上の使命を発揮できるように「第3次外郭団体改革実行計画」を策定し、簡素で効率的な行政運営を推進

【実施期間】 平成25年度～平成28年度（4年間）
4年間で整理が完了しない場合についても、将来的なあり方など改革の方向性を明確に示す。

【基本的考え方】

- ・ 団体の存在意義、必要性の検証・見直し
- ・ 経営責任の明確化と簡素・効率的な経営の推進

第3次外郭団体改革実行計画における位置づけ

港湾局外郭団体の同計画における位置づけ

【抜本的に法人のあり方を検討する団体】

・ 博多港開発株式会社

主力事業である埋立事業の分譲にめどが立ったことから、ゼロベースであり方を検討するもの。
(統合・廃止を必須としているのではない。)

➡ 検討会議で今後のあり方を検討

・ 一般財団法人博多海員会館

【主な事業】

- ・ 船員並びにその家族等の宿泊及び休養に関すること。
- ・ 船員の研修、講習等に関すること。
- ・ 船員の教養及び文化の向上に関すること。

【事業のあり方について検討する団体】

・ 博多港ふ頭株式会社

【主な事業】

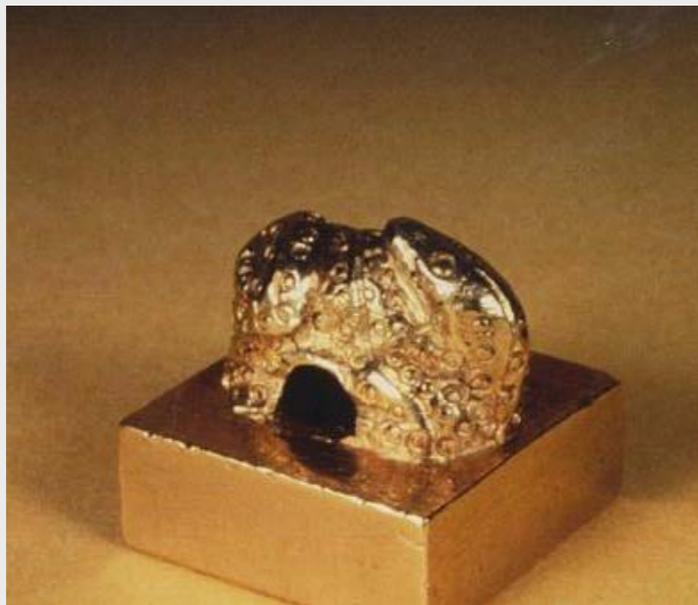
- ・ 港湾施設の整備並びに経営
- ・ 港湾施設の管理運営業務 (ほか)

1. 博多港の歴史

1. 博多港の歴史

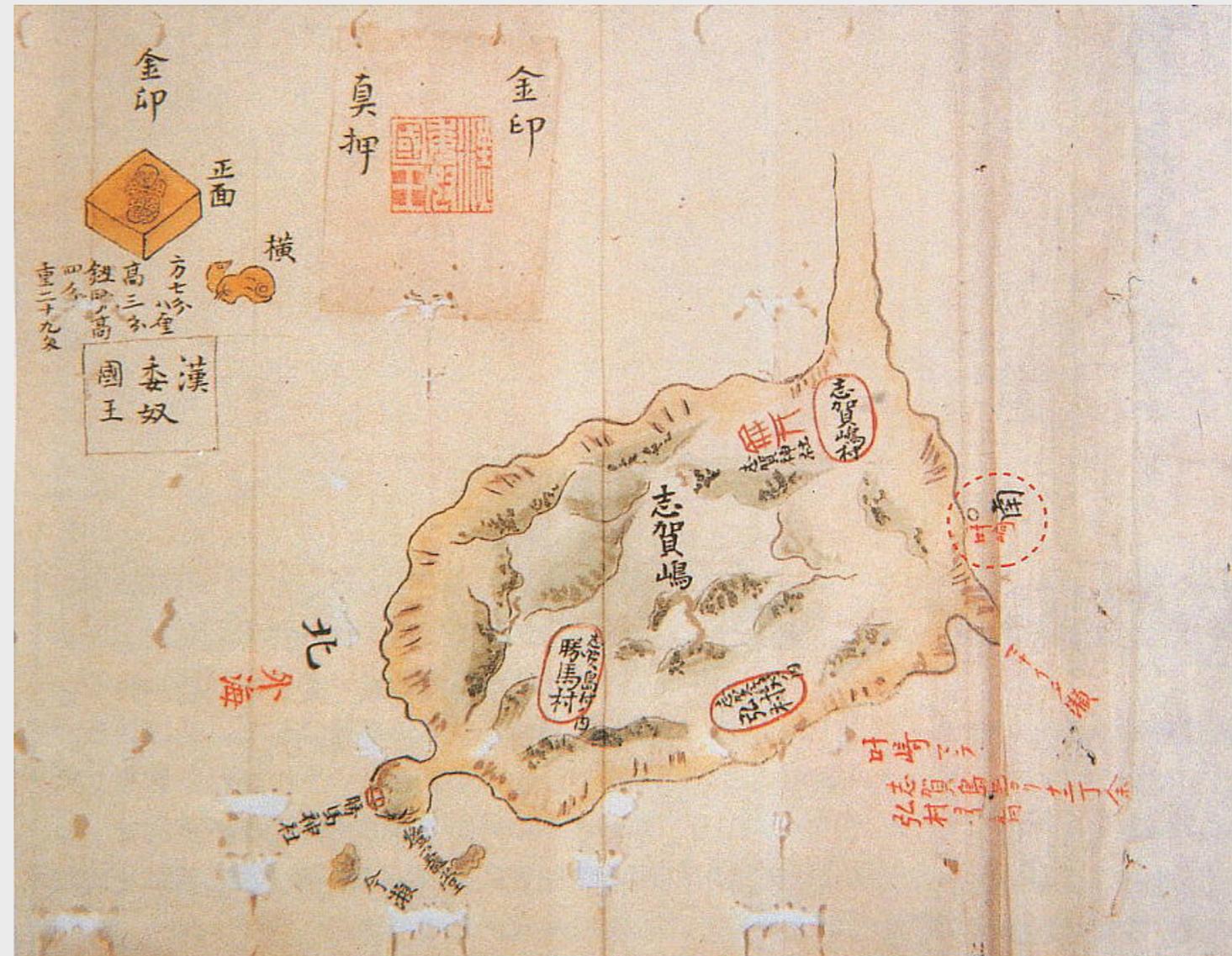
弥生時代

- 博多港は、昔から「日本の玄関口」
- 西暦57年、博多港沿岸の奴国は後漢の光武帝から**金印**を受取る。



金 印

(福岡市博物館所蔵)



志賀島から出土した金印を、いち早く正確に鑑定した亀井南冥は、その様子を自ら図で残した。中でも注目されるのが発見場所の書きこみ。図の右端のところ（点線の丸囲みの部分）に「南叶崎」と記し、その下に「叶崎マデ 志賀島村ヨリ十二丁、弘村ヨリ同」と書き入れがあるのに注意。南冥は、この地「叶崎」を金印出土地と確信していた。

(福岡市博物館所蔵)

1. 博多港の歴史

平安時代

- 唐からの使節を迎える迎賓館であった**鴻臚館**があり、唐の商船が入港。



(福岡市教育委員会所蔵)

1. 博多港の歴史

鎌倉時代

- 平治の乱（1159年）以降、平家が博多に進出。
- 清盛は博多商人中心で行っていた宋との貿易を一層盛んにするため、**日本初の人工港「袖の湊」**を築いた。

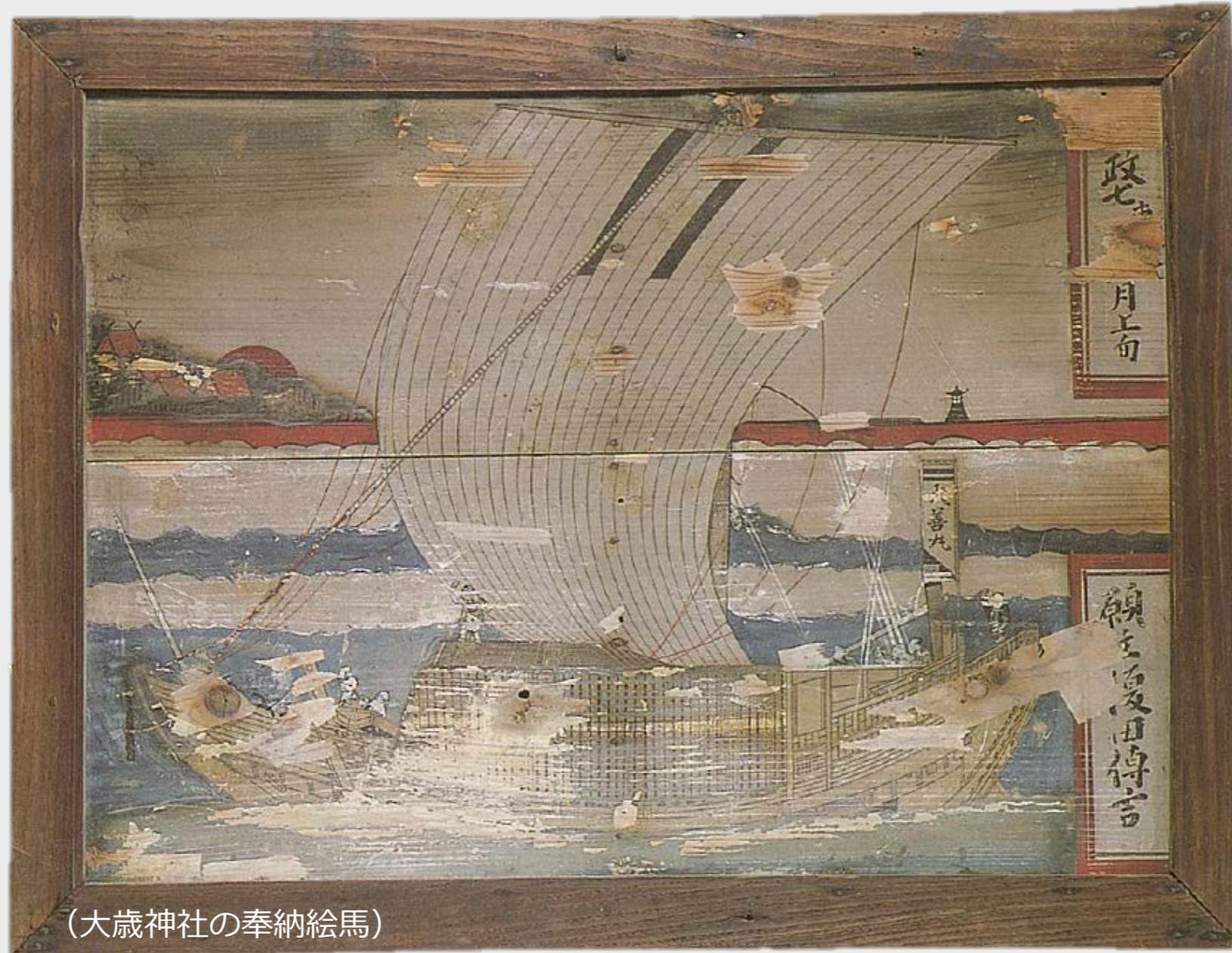


(住吉神社所蔵)

1. 博多港の歴史

江戸時代

- ・ 鎖国となり、海外との交流の道を絶たれた。
- ・ 国内の海上輸送を担う新しい勢力として「五ヶ浦廻船」という船が生まれた。
- ・ **博多港は遠浅で良好な港であったが、整備は進まなかった。**



(大歳神社の奉納絵馬)

1. 博多港の歴史

明治時代

- 1899年に国際貿易港として開港。今年で116年目。
- 船舶が大型化したため、各地で**大型船接岸のための港湾改修**が進んだ。
- **しかし博多港は財政難のため整備が進まず、他の港から遅れをとっていた。**



開港当時の博多港

1. 博多港の歴史

昭和

- 昭和24年、国際港博多として「開港安全宣言」を行い、博多港には国内外の大型船舶が次々に寄港するようになった。
- 昭和35年、福岡市は国内初のマスタープラン「福岡市総合計画」を打ち出す。「産業基盤の確立」が大きなポイントで、博多港も重要な役割を与えられた。



続々と寄港する大型船舶



中央ふ頭の倉庫群

1. 博多港の歴史

昭和

- ・世界の船舶はすでに大型化・専門化の時代に突入。
- ・それに対応できる港湾施設と運営体制の整備が急務であった。

- ・多大な費用を市の財政で確保するのは困難で、開発スピードにも限界

福岡市の発展のためには博多港の開発が不可欠

福岡市

昭和36年、博多港開発(株)が誕生

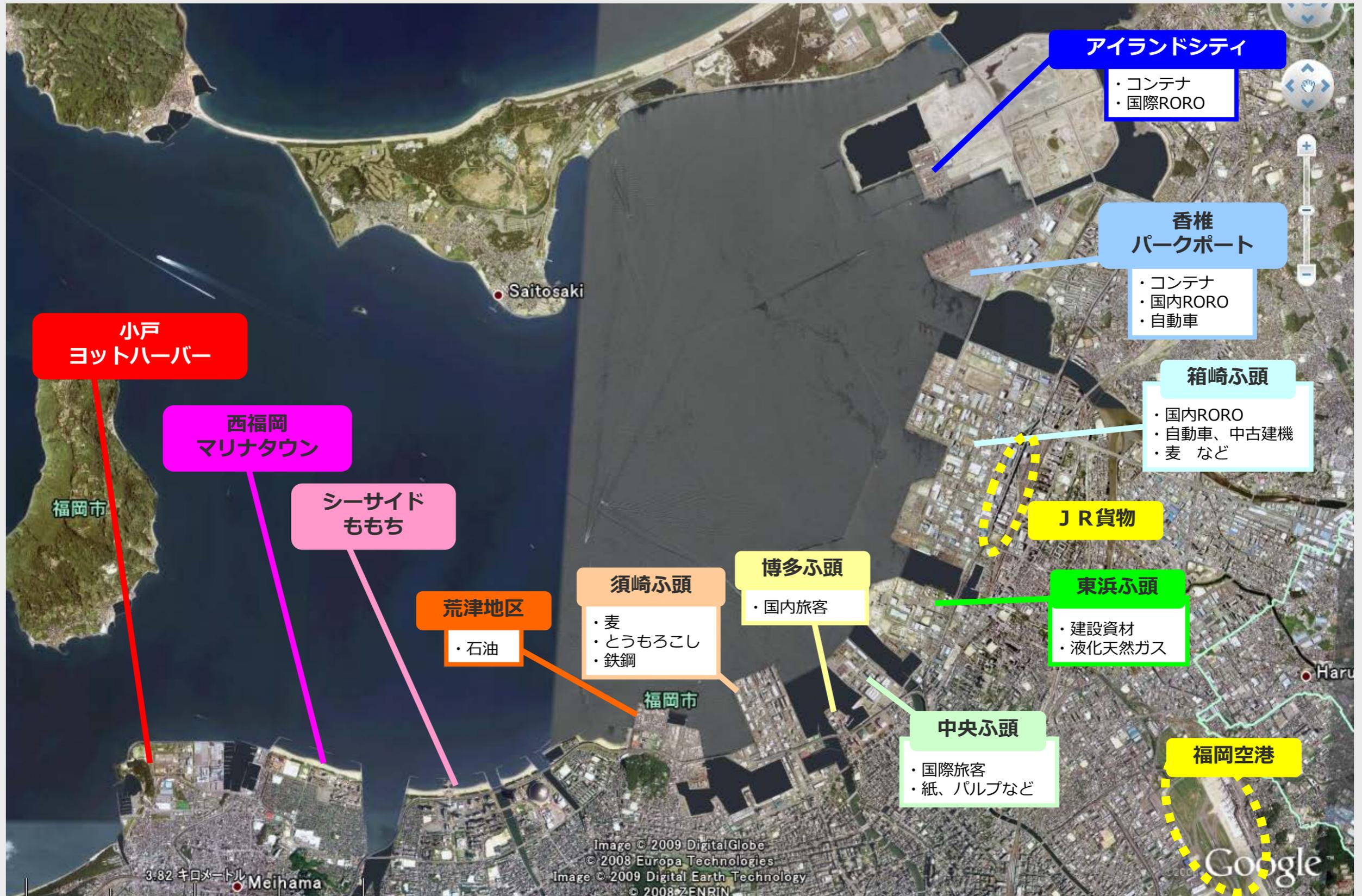
地元財界等

博多港の整備を促進し、その近代化を図るため、
港湾管理者の方針のもと、その指示を受けた事業を営む

2. 博多港の現況・課題

2. 博多港の現況・課題

博多港鳥瞰図

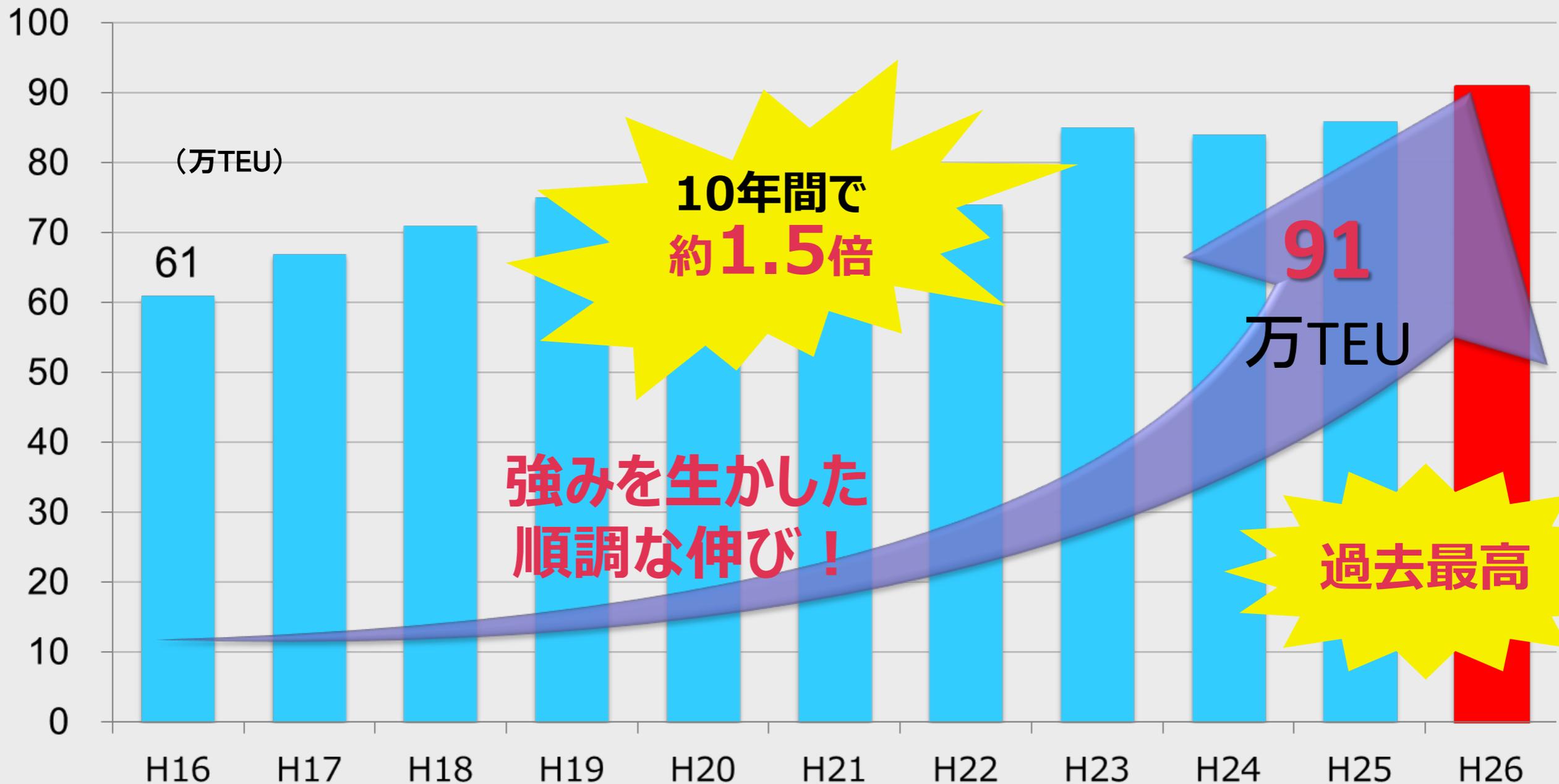


2. 博多港の現況・課題

物流

博多港国際海上コンテナ取扱個数

2年連続最高更新 91万TEU



2. 博多港の現況・課題

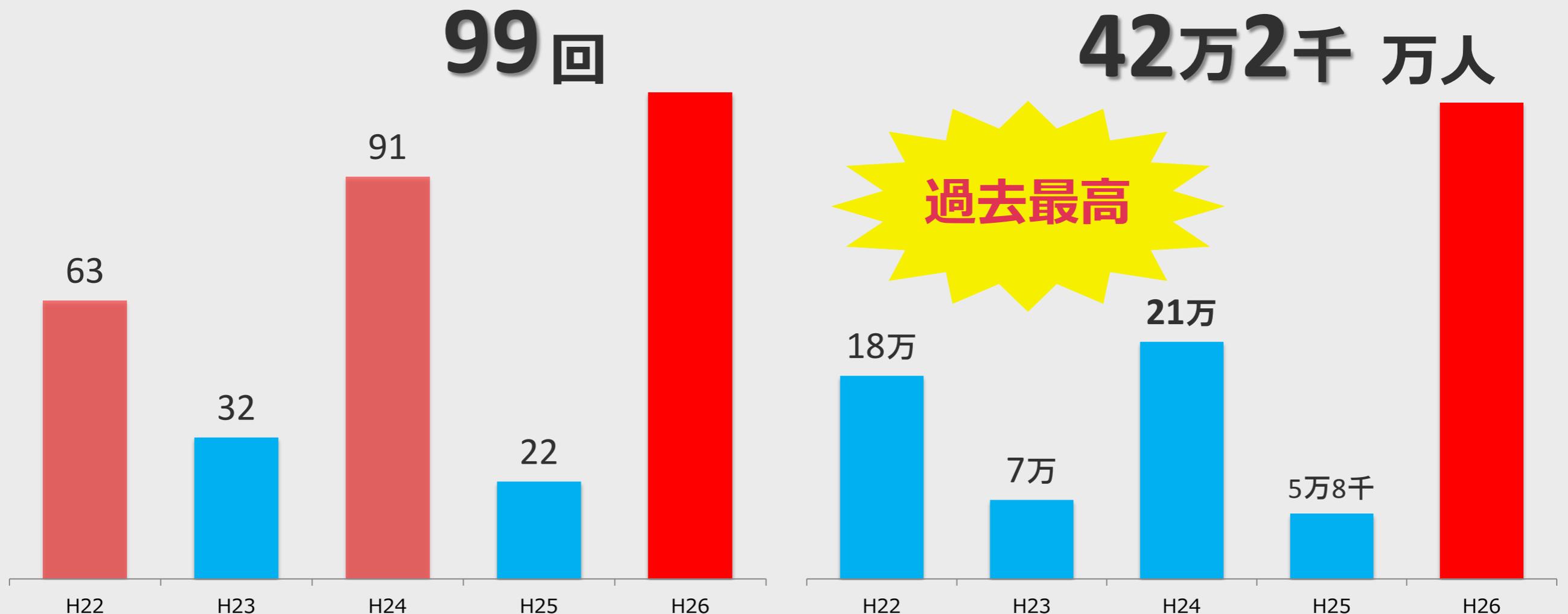
人流

外航クルーズ船

寄港数 **99回** 乗降人員数 **42万2千人**

寄港数

乗降人員数

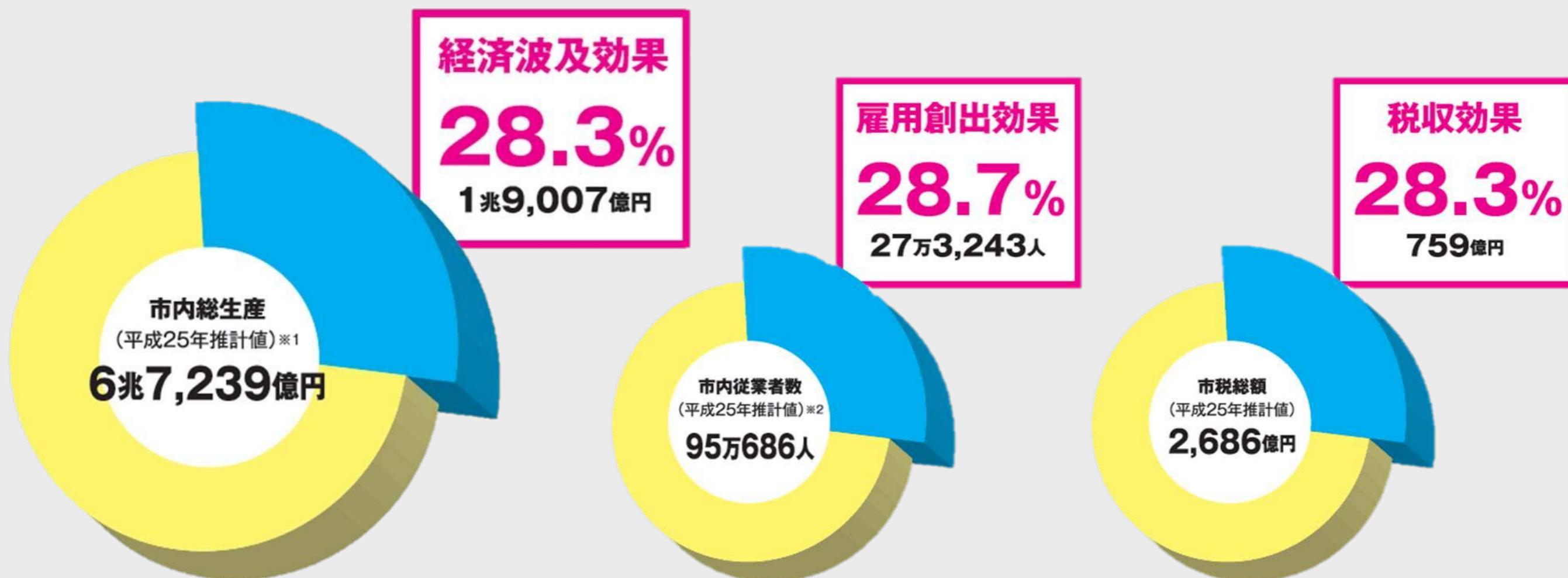


2. 博多港の現況・課題

経済効果

福岡市の経済活動の約 3 割が博多港から！

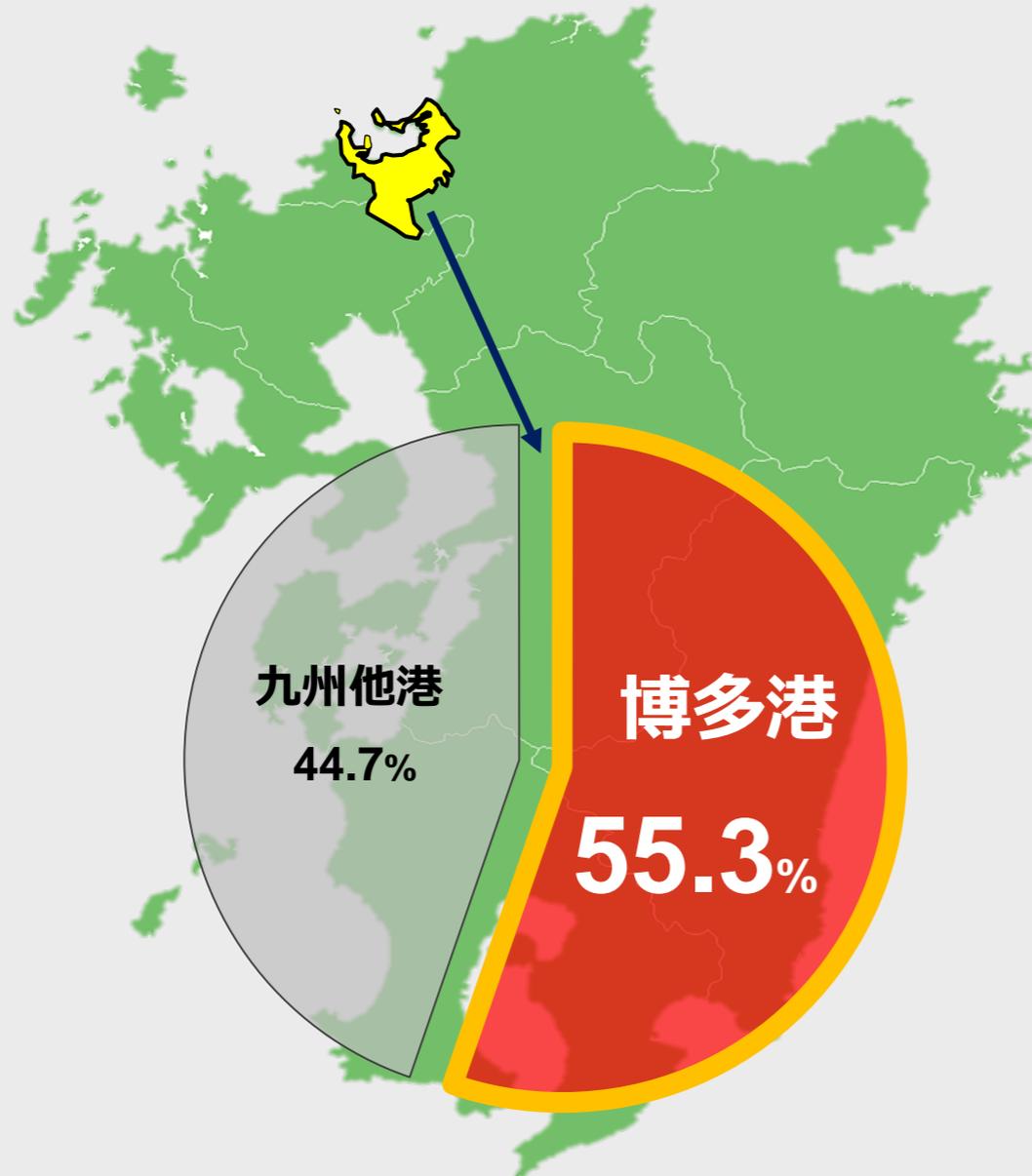
平成25年推計値



2. 博多港の現況・課題

経済効果

博多港のシェア九州1位！



国際海上コンテナ取扱量シェア

2013年速報値

順位	港名	取扱量 (TEU)	シェア
1	博多港	867,806	55.3%
2	北九州港	446,019	28.4%
3	志布志港	74,656	4.8%
4	伊万里港	45,385	2.9%
5	大分港	35,286	2.2%
	その他	100,861	6.4%

2. 博多港の現況・課題

博多港の港湾施設整備は、
国と福岡市（港湾管理者）が一体となって取り組んでいる。

一般会計

・・・公共で整備するもの

港湾整備事業特別会計

・・・起債により資金を調達し整備するもの

機能施設整備事業

・・・荷役機械、上屋、ふ頭用地などを整備

臨海土地整備事業

・・・分譲用地として売払うことを目的とする土地造成などを整備

2. 博多港の現況・課題

一般会計

◆直轄事業（国）

- ・国が行う大規模な事業
例：航路、泊地、
大型岸壁、道路

◆補助事業（市）

- ・国の補助を受けて市が行う事業
例：岸壁、護岸、道路、
緑地、防波堤

◆市単独事業（市）

- ・国からの補助を受けず
市費のみで行う事業
例：港湾施設の維持・補修

港湾整備事業特別会計

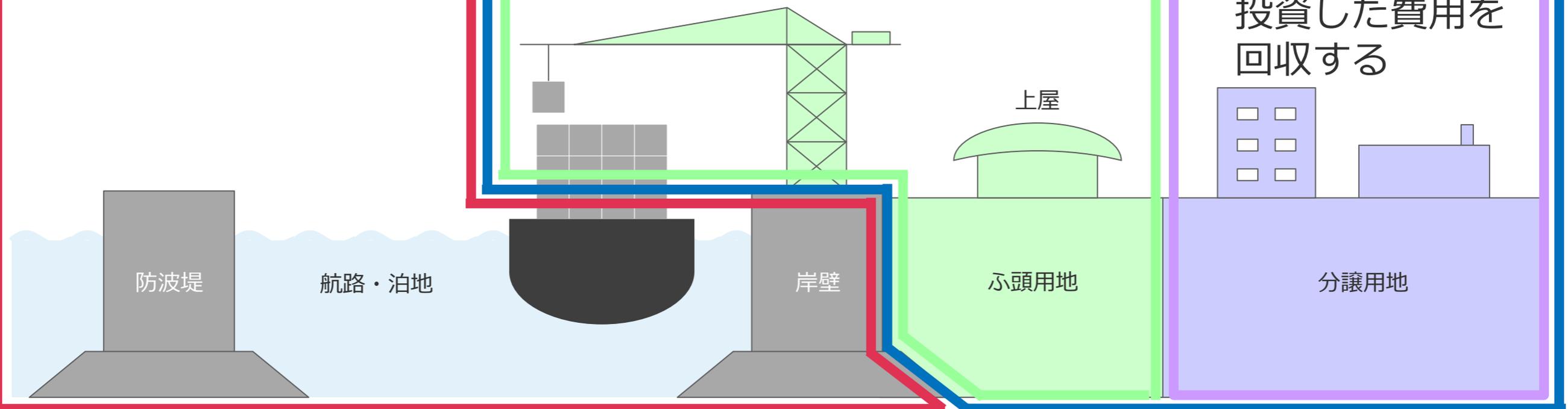
- ◆起債により資金を調達、機能施設整備や土地造成を行う
- ◆使用料、土地の売払収入により投資した費用を回収
- ◆独立採算で運営

機能施設整備事業

- ◆荷役機械、上屋、ふ頭用地など
- ◆機械設備や土地の使用料で
投資した費用を回収する

臨海土地整備事業

- ◆分譲用地として
売払うことを目的とする土地造成など
- ◆土地売払収入で
投資した費用を回収する



2. 博多港の現況・課題

一般会計

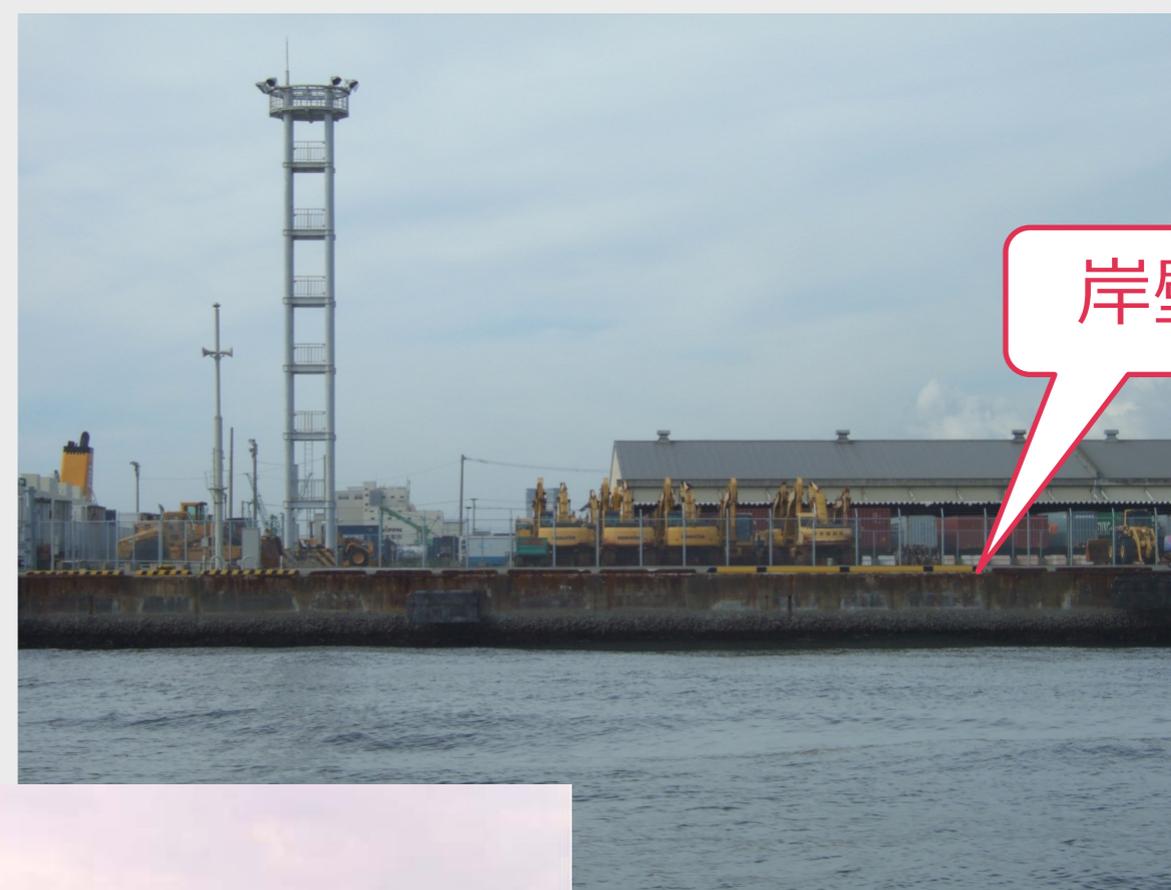
○公共で整備するもの

公共性が高く、一般的に利用されている施設の整備については、道路、公園や河川と同じように税金を財源に整備を行う事業。

- ・ 国が整備（直轄事業）・・・航路、泊地、大型岸壁、道路
- ・ 市が整備、国が一部費用負担（補助事業）・・・岸壁、護岸
道路、緑地
- ・ 市が整備（単独事業）・・・上記の施設の維持・補修

2. 博多港の現況・課題

一般会計



2. 博多港の現況・課題

港湾整備事業特別会計

○特定の事業に供するもの

特定の事業を実施するために、使用料などの収入を財源とする。

機能施設整備事業

○ふ頭用地の造成、上屋、荷役機械の整備など。

(事業財源→市債)

機械整備や土地の使用料で投資した費用を回収する。

臨海土地整備事業

○売払う土地がなくなってきた

→将来的に、臨海で利益を出すことは難しい
状況

2. 博多港の現況・課題

港湾整備事業特別会計

機能施設整備事業

ガントリークレーン



トランスファークレーン



ストラドルキャリア



2. 博多港の現況・課題

港湾整備事業特別会計

機能施設整備事業

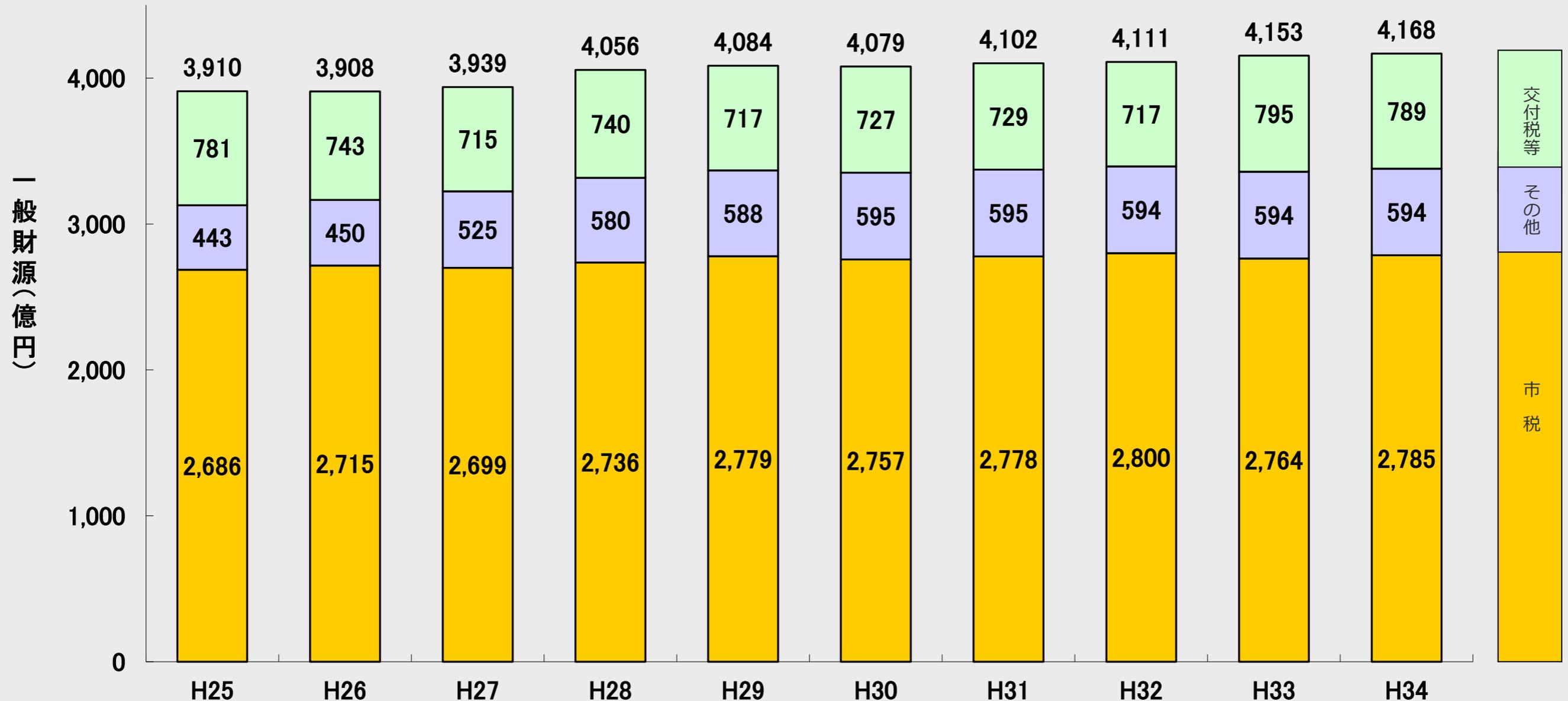


2. 博多港の現況・課題

福岡市の財政状況

※行財政改革プラン（H25.6策定）における試算
（H25年度：当初予算、H26年度～：推計値）

一般財源の総額の増加は緩やかであり、大幅な伸びは期待できない。



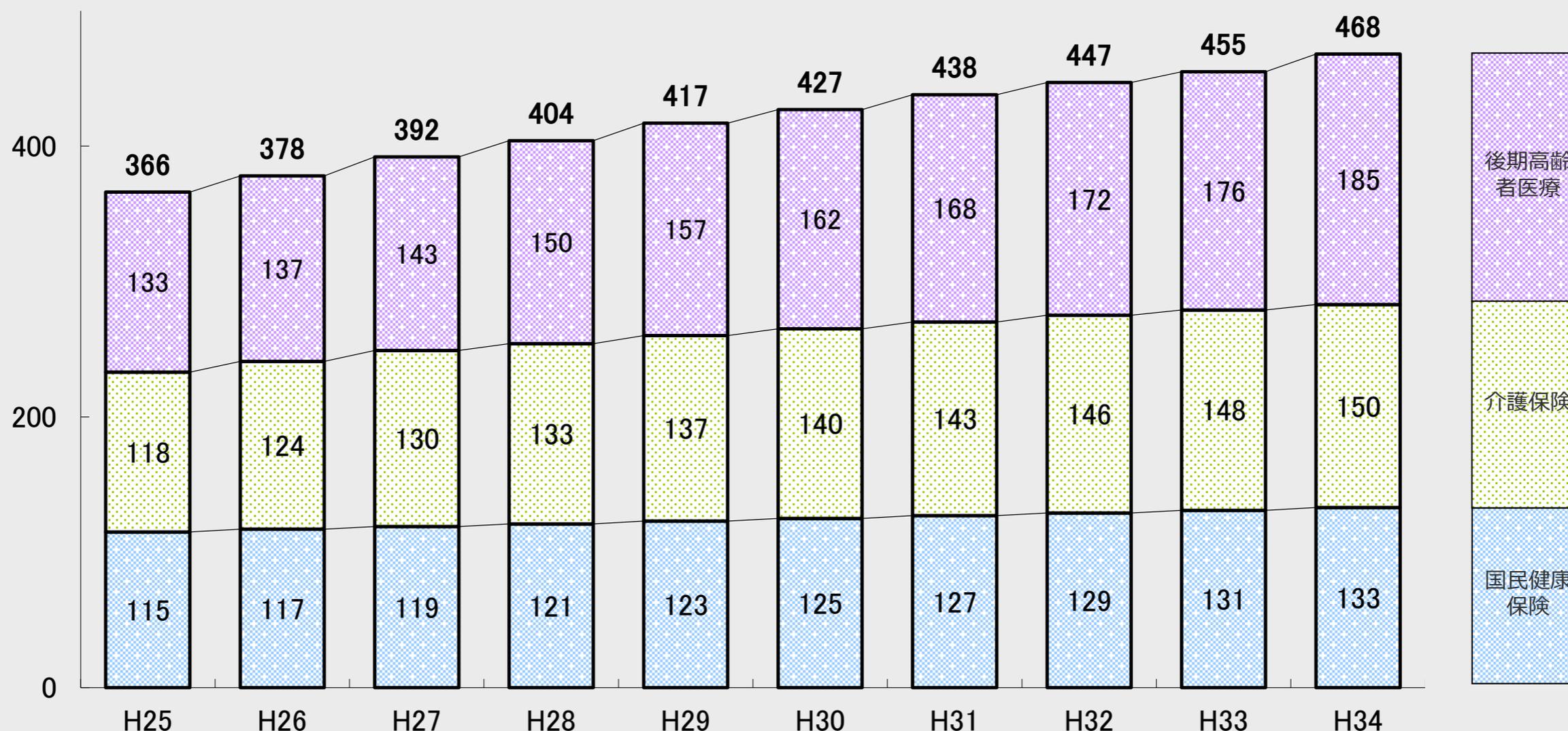
2. 博多港の現況・課題

福岡市の財政状況

※行財政改革プラン（H25.6策定）における試算
（H25年度：当初予算、H26年度～：推計値）

老年人口の増加等に伴い、後期高齢者医療や介護保険等の医療保険や介護保険への公費負担(繰出金)は、今後10年間で30%弱の増加が見込まれている。

〔億円〕



※医療・介護保険への繰出金（歳出の性質区分における繰出金）の見通し

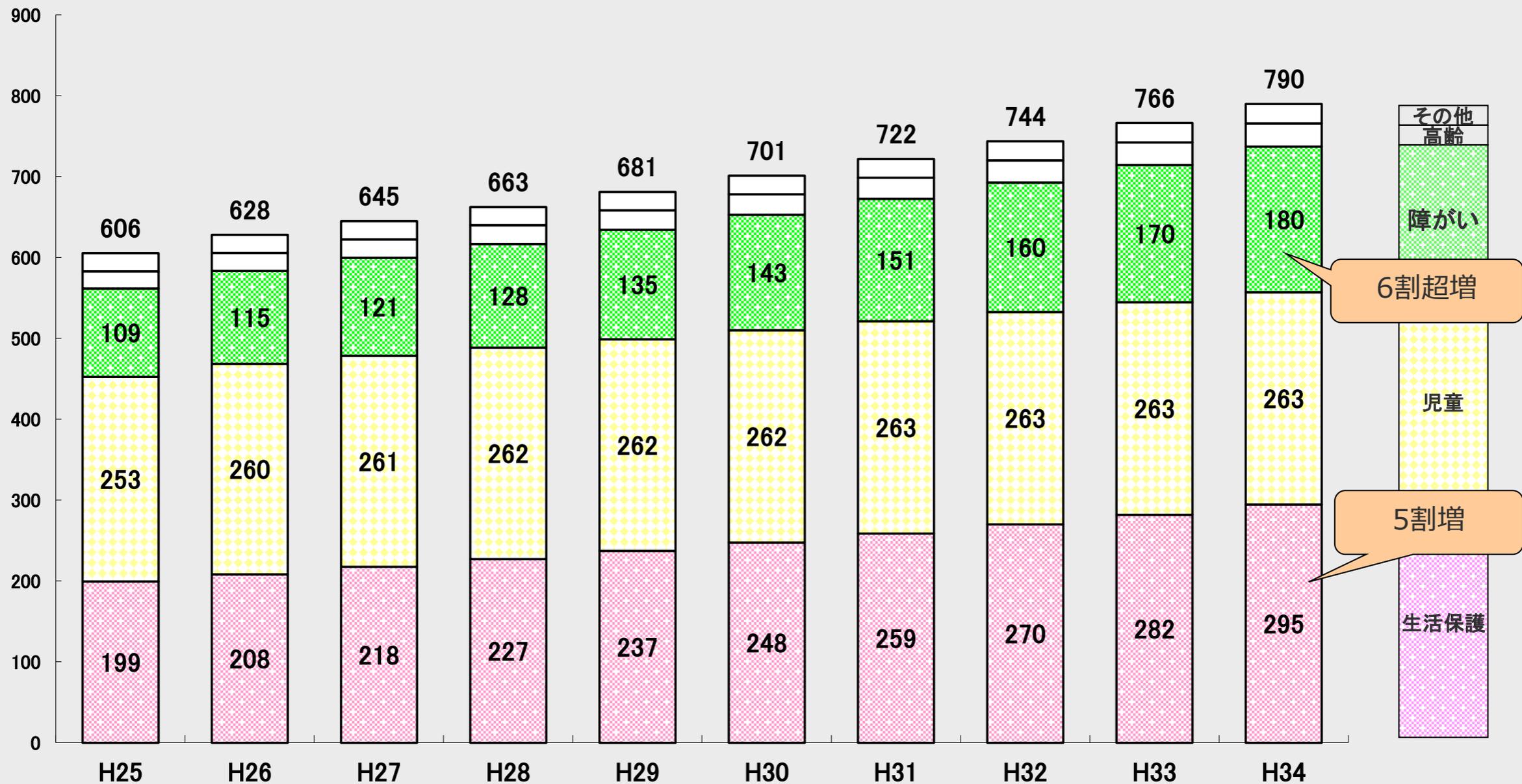
※一般財源ベース，経常的な費用のみ

2. 博多港の現況・課題

福岡市の財政状況

※行財政改革プラン（H25.6策定）における試算
（H25年度：当初予算、H26年度～：推計値）

近年の生活保護世帯の増加傾向や、障害福祉サービス等の利用増加が続けば、**扶助費は今後10年間で30%程度の増加となる。**



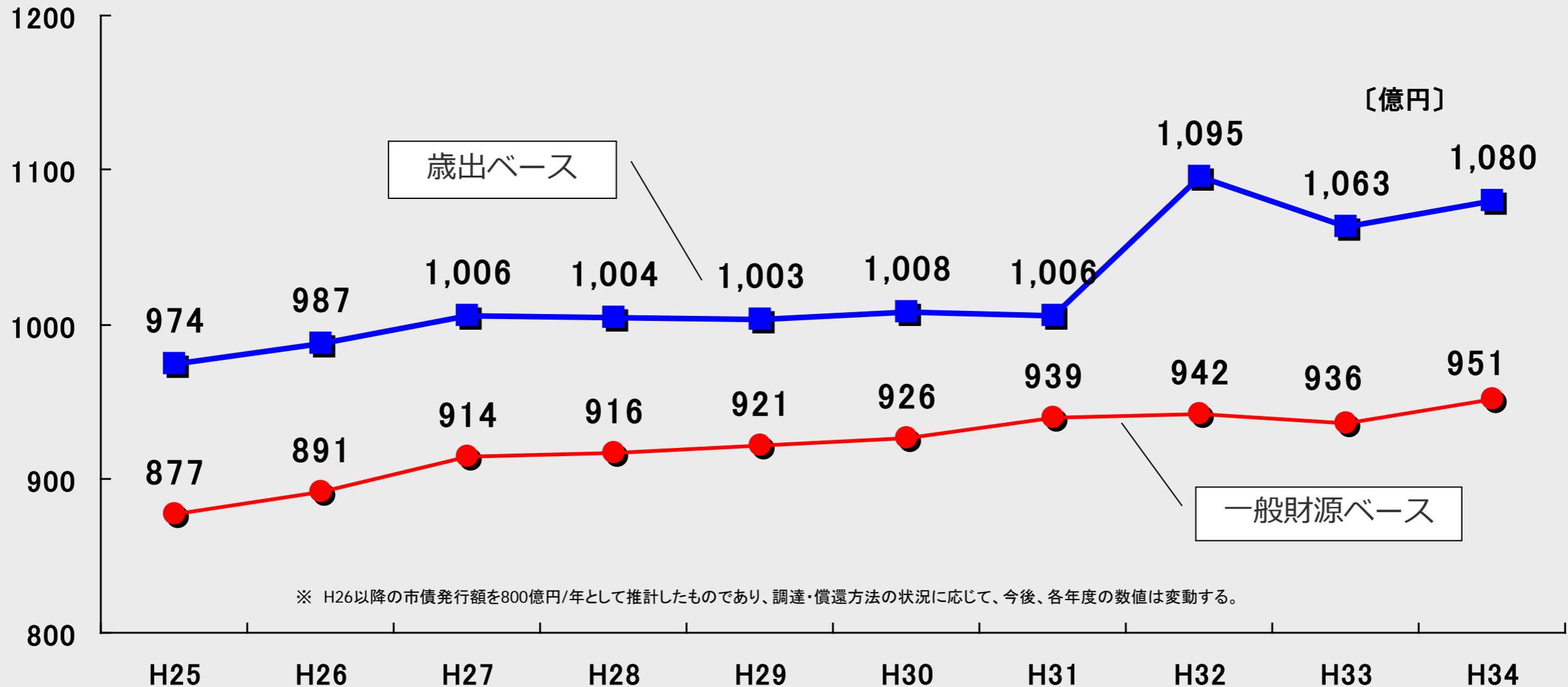
※一般財源ベース，経常的な費用のみ

2. 博多港の現況・課題

福岡市の財政状況

※行財政改革プラン（H25.6策定）における試算
（H25年度：当初予算、H26年度～：推計値）

一般会計における公債費は当面**1,000億円前後の水準で高止まりを続ける見通し**である。



※ H26以降の市債発行額を800億円/年として推計したものであり、調達・償還方法の状況に応じて、今後、各年度の数値は変動する。

2. 博多港の現況・課題

福岡市の財政状況

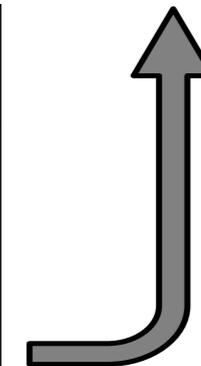
福岡市の健全な財政運営のための取組み

平成25年6月に策定した「行財政改革プラン」に基づき、重要施策の推進や新たな課題に対応するために必要な財源を確保するとともに、将来世代への過度な負担を残さないよう、市債残高の縮減の取組みを進めている。

★数値目標

指標	現状値	目標値
重要施策の推進や新たな課題に対応するために使える財源 (政策的経費に使える一般財源 ²⁷)	300億円程度 ・平成 26～28 年度の合計 ・「中期的な財政収支の見直し」(P10)により確保が見込まれる額	750億円以上 ・平成 26～28 年度の合計 ・政策推進プランの実施や、新たな課題に対応するために必要と見込まれる額

財源確保 方策	歳入の確保 (財源対策を含む)	・収入・収納率等の向上 ・市有財産の有効活用等	195億円以上
	経常的経費の見直し	・行政運営の効率化 ・役割分担、関与の見直し ・行政サービスの見直し ・公共施設等の見直し	255億円以上
	合計		450億円以上



★数値目標

指標	現状値	目標値
一般会計における市債発行額 (臨時財政対策債 ²⁹ を除く)	1,689 億円 (平成 20～23 年度(※)の合計)	1,600 億円以下 (平成 25～28 年度の合計)

※前計画期間

2. 博多港の現況・課題

更新経費（維持経費を除く）

- ・ 港湾施設の老朽化に伴い更新経費が増大。
- ・ 今後10年間に上屋、荷役機械の更新時期が集中。

○平成27年度から34年度までの更新経費

(単位：百万円)

H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	計
66	1,213	900	1,200	2,900	500	500	2,000	9,279

今後10年で**約100億円**の更新経費が必要！

2. 博多港の現況・課題

今後の港湾整備

(「博多港港湾計画(改訂)の原案」計画内容より抜粋)

- 都市の成長を牽引するみなとづくり
- 交流を促進し親しまれるみなとづくり
- 環境を守り・育てるみなとづくり

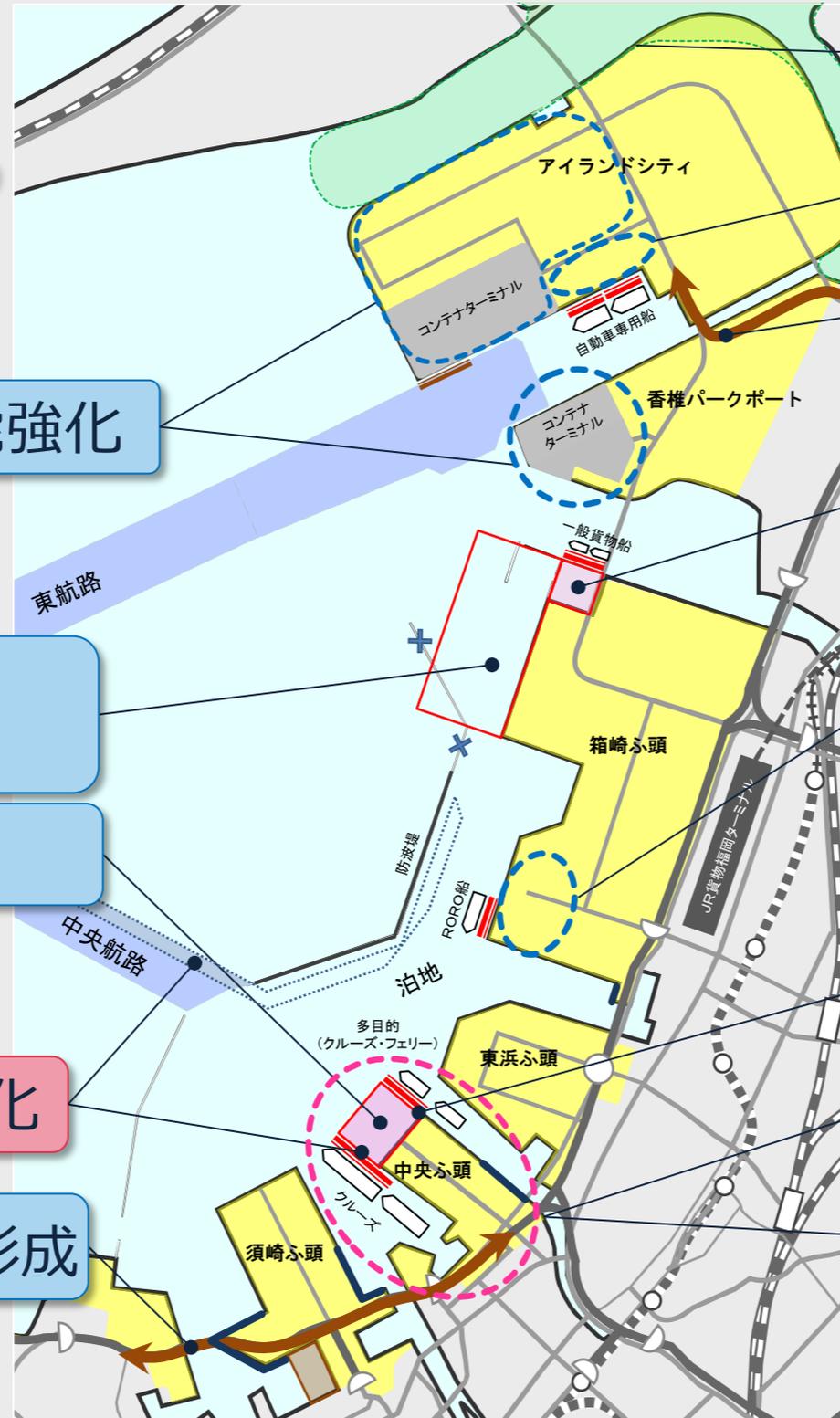
① コンテナターミナルの機能強化

⑦ 安定的な航路維持
(土砂受入先の確保)

⑥ 防災拠点の形成

⑧ クルーズ船受入環境の強化

④ 臨港交通ネットワークの形成



⑪ エコパークゾーン
における環境の質的向上

③ 自動車輸出拠点の形成

④ 臨港交通ネットワークの形成

⑤ 港湾施設の機能再編

② 国際・国内RORO
ターミナルの機能強化

⑧ クルーズ船受入環境の強化

⑨ ウォーターフロントの活性化

⑩ 良好な景観形成

- 今回計画
- 既定計画
- 機能廃止等岸壁

2. 博多港の現況・課題

全市的に厳しい財政状況の中、
事業費の削減や起債の抑制が必要



しかし、今後とも**港湾整備は不可欠**である。



市の財政による整備ではスピードに限界



外部資金の活用を検討していくことが
必要である。

3. 博多港開発(株)

3. 博多港開発(株)

博多港開発(株)の現況

- ・ 設 立 昭和36年10月12日
- ・ 資本金 64億円（福岡市51%、民間49%）
- ・ 目 的 博多港の整備を促進し、その近代化を図るため
港湾管理者の方針のもと、その指示を受けた事業を営む。
- ・ 主な株主 福岡市、九州電力(株)、(株)九電工、西部瓦斯(株)、(株)西日本シティ銀行、西日本鉄道(株)、(株)福岡銀行、九州旅客鉄道(株)、三井不動産(株)、東亜建設工業(株)他

3. 博多港開発(株)

博多港開発(株)の役割

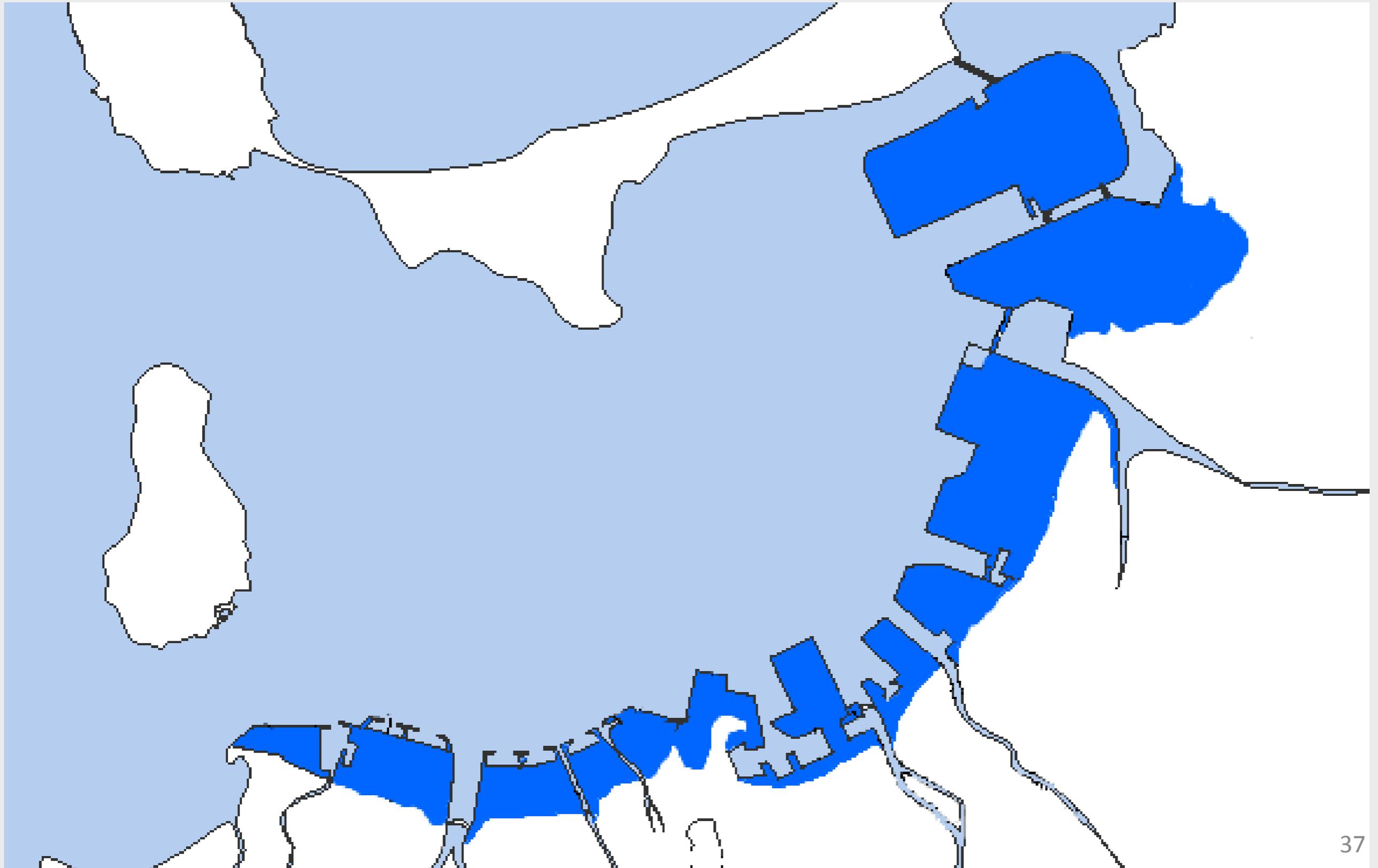
福岡市の港湾政策に基づき、独立した事業体として民間の資金を調達し、公共性の高い港湾整備や港湾運営事業を推進。

- ・ 埋立事業
- ・ 賃貸事業
(博多港センタービル等)
- ・ マリーナ事業
- ・ 指定管理事業
(博多港国際ターミナル・福岡市ヨットハーバー)
- ・ その他

3. 博多港開発(株)

埋立事業

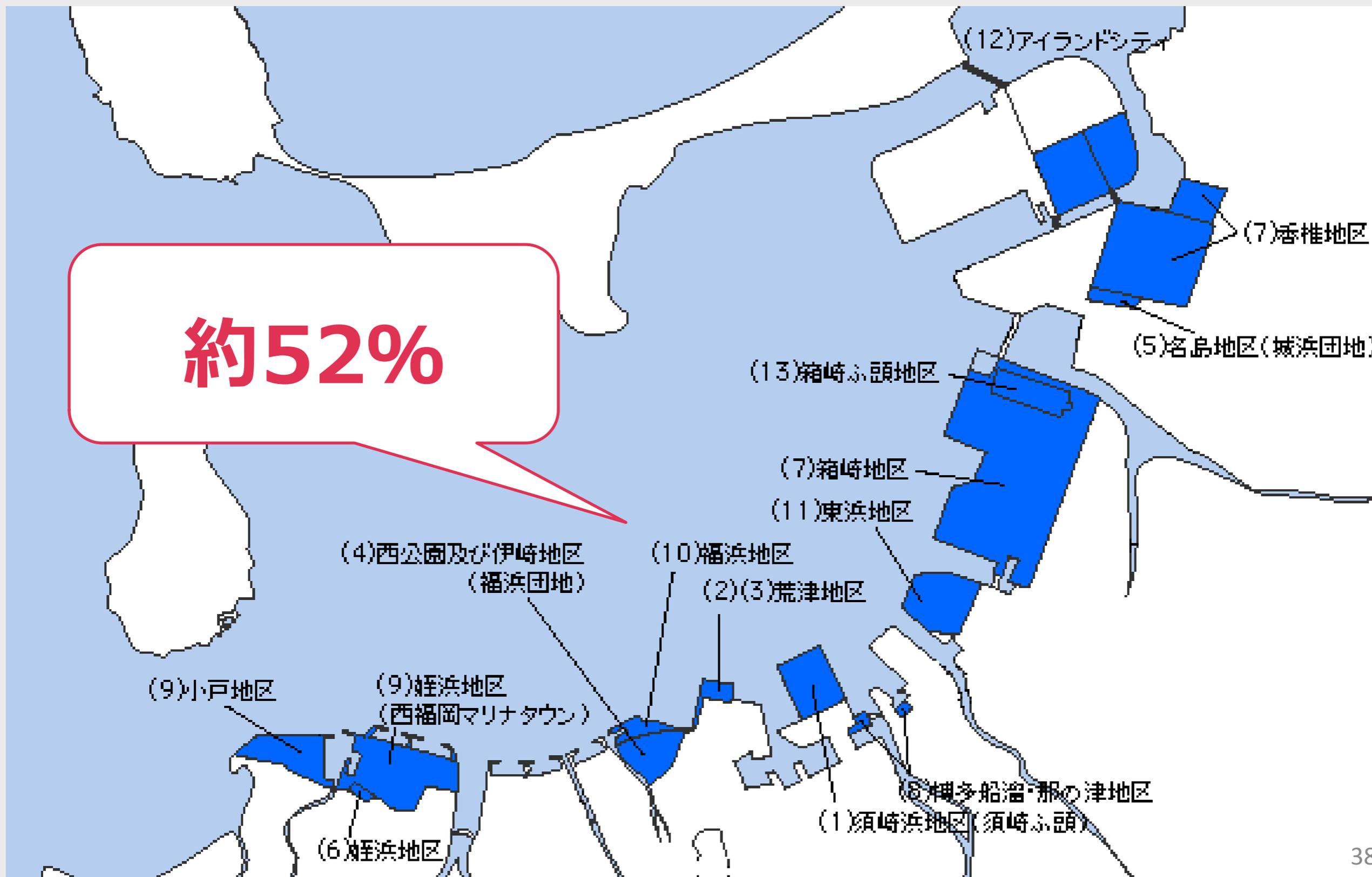
戦後、福岡市と民間で約1,500haを埋立



3. 博多港開発(株)

埋立事業

約1,500haのうち774haを
博多港開発(株)が実施



約52%

3. 博多港開発(株)

埋立事業

須崎ふ頭 ～大規模な保管施設を備えた九州の穀物基地～



【博多港開発(株)の実績】

埋立面積： 379,494 m²

事業年度： S36～S38 (着工～竣工)

【経緯】

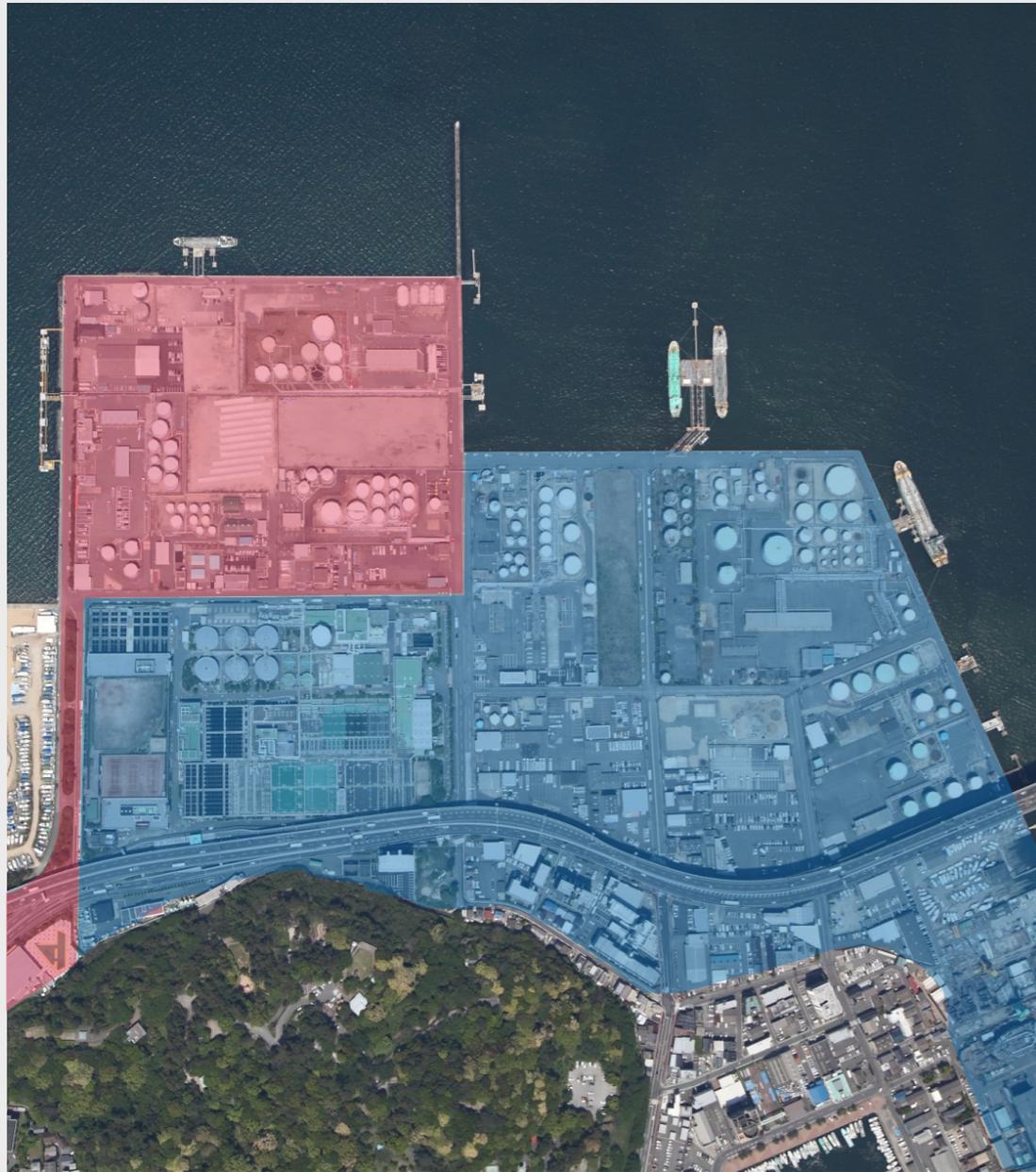
- ・ 昭和30年代に博多港が大幅に発展。
- ・ 特に出入貨物と出入船舶数が伸展。
- ・ 当時整備中の中央ふ頭が完成しても岸壁不足となるため、他に大型繫船岸壁を造成する必要性があった。

※  博多港開発(株)
 福岡市港湾局

3. 博多港開発(株)

埋立事業

荒津地区 ～年間取扱量357万トンの石油基地～



※  博多港開発(株)
 福岡市港湾局

【博多港開発(株)の実績】

(1次) 埋立面積：約81,000m²

事業年度：S38～S39

(着工～竣工)

(2次) 埋立面積：約41,000m²

事業年度：S45

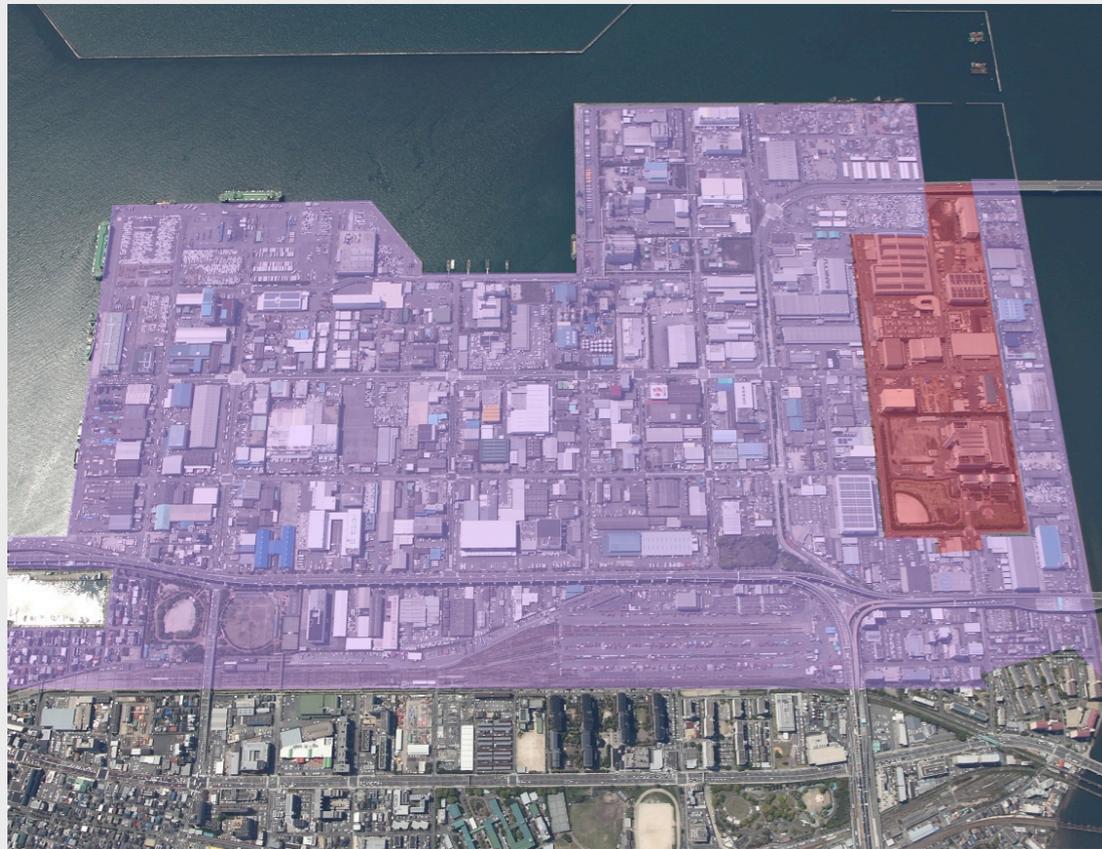
【経緯】

- ・西公園下の荒津町にあったオイルセンターのタンク180基はほとんど飽和状態。
- ・石油業界から用地拡張について強い要望があり、緊急に対応

3. 博多港開発(株)

埋立事業

箱崎ふ頭 ～様々な港湾関連施設を配置した博多港最大のふ頭～



【博多港開発(株)の実績】

埋立面積：2,849,400m²

事業年度：S44～S51 (着工～竣工)

水面貯木場

埋立面積：322,000m²

事業年度：H6～H15

(着工～竣工)

※  博多港開発(株)
 福岡市港湾局等との共同事業

【経緯】

- ・昭和40年代の経済成長の加速に伴い、博多港の港湾取扱貨物量は想定を大幅に上回るペースに跳ね上がった。
- ・船舶、鉄道、自動車を一体とした複合ターミナル的な流通関連施設を立地させる必要があり、関連する土地造成が必要だった。

3. 博多港開発(株)

埋立事業

小戸・姪浜地区 ～住宅と海と緑が調和した魅力的なまちづくり～



【博多港開発(株)の実績】

埋立面積：1,164,000m²

事業年度：S57～S63 (着工～竣工)

※  博多港開発(株)

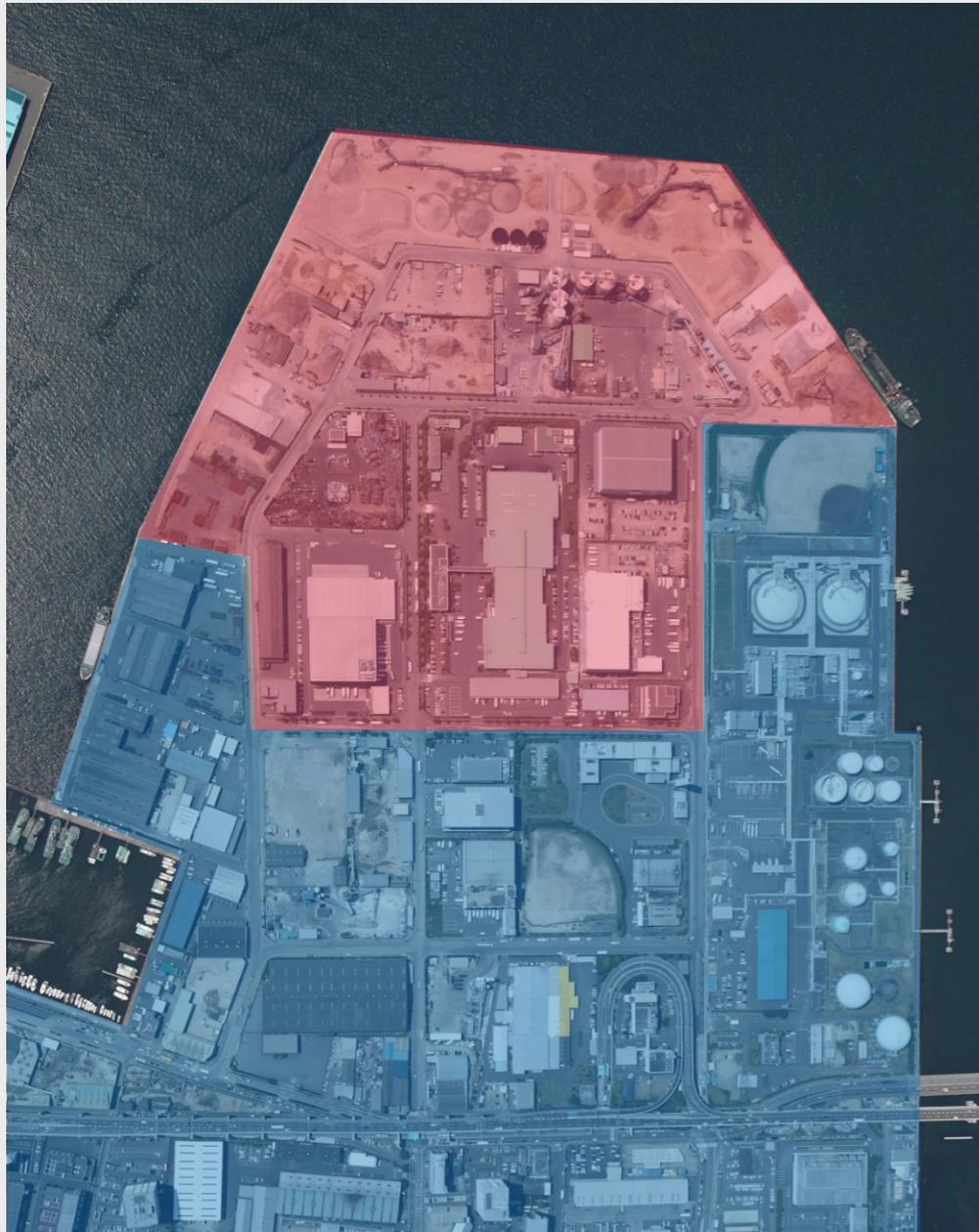
【経緯】

- ・ S47年に政令指定都市となった福岡市は、流通貨物が一層増加することが考えられた。
- ・ 港湾施設の整備拡充が必要となる一方、都市機能の充実と都市環境改善のため、内陸部の乱開発防止と市域内の適正な人口配置、市民に良好な居住環境を提供する住宅用地の造成も必要だった。

3. 博多港開発(株)

埋立事業

東浜ふ頭 ～建築資材やLNGを取り扱うふ頭～



【博多港開発(株)の実績】

埋立面積：266,000m²

事業年度：H元～H6（着工～竣工）

【経緯】

- ・博多港の伸展に伴い公共ふ頭は約8haと非常に狭かった
- ・都市ガスの原料をLPG、ナフサからクリーンで長期安定供給可能であるLNG（液化天然ガス）へ転換することが計画されており、転換のための施設整備用地が必要であった。

※  博多港開発(株)
 福岡市港湾局

3. 博多港開発(株)

埋立事業

アイランドシティ

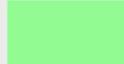
～福岡市の将来をリードする先進的モデル都市づくり～



【博多港開発(株)の実績】

埋立面積：1,918,000m²

事業年度：H6～ (着工～)

- ※  博多港開発(株)
-  福岡市港湾局
-  博多港開発(株)→福岡市へ埋立権譲渡

【経緯】

- ・昭和53年に策定した博多港港湾計画では、博多湾を合計約940ha埋め立てる計画だった。
- ・干潟保全などの環境問題を視野に入れ、平成元年に人工島方式を採用。
- ・4つの目的・・・「港湾機能の強化」「新しい産業の集積拠点の形成」「快適な都市空間（住環境）の形成」「東部地域の交通体系の整備」

3. 博多港開発(株)

賃貸事業

博多港センタービル

住所：福岡市博多区沖浜町12-1

竣工：平成7年3月



物流・港湾管理機能の再編・高度化を図るため、中央ふ頭に立地する港湾関連業者に対し、**公共性の高い下記施設を整備することが必要であったが、第3セクターであれば政府資金の活用が可能であったため、博多港開発(株)が事業を行った。**

- 港湾業務用ホール
- 会議施設
- 福利厚生施設（食堂，売店）

3. 博多港開発(株)

賃貸事業



コンテナ上屋

使いやすい平屋のコンテナ上屋を整備

住 所：福岡市東区箱崎ふ頭1-24-3

竣 工：昭和62年

(平成21年リニューアル)

面 積：約10,044m²

C F S (Container Freight Station) とは…？

船会社がLCL (Less than Container Load) 貨物をコンテナに詰め、またはコンテナから取り出す作業を行う場所の事。

3. 博多港開発(株)

マリナー事業

西福岡マリナー

住所：福岡市西区小戸2丁目11-1



市民の多様なニーズに対応した海洋性レクリエーション基地としての発展が望まれていたため、マリナーを核とした市民に開かれたウォーターフロントの交流拠点の形成を目指したものである。

地域振興にも貢献する公共性の高い事業であり、博多港開発(株)が運営を行っている。

【経緯】

平成4年2月、関係企業と共同で株式会社西福岡マリナーを設立。

平成6年に**経営の中核**であった西武セゾングループが撤退。

平成11年3月31日に**運営会社**である株式会社西福岡マリナーを解散。

しかし、マリナー事業については**地域振興に貢献する公共性が高く継続が必要な事業**であることから、土地・施設所有者である**博多港開発(株)**が引き続き運営している。

3. 博多港開発(株)

指定管理事業

博多港国際ターミナル

住所：福岡市博多区沖浜町14番1
供用開始：平成5年4月1日



平成5年度開業当時においては、公共施設の管理運営は、直営または福岡市が1/2以上出資する団体のみが実施できるものとされており、博多港開発(株)が管理・運営を行ってきた。

地方自治法の改正に伴い、平成18年度から指定管理制度に移行したが、博多港開発(株)は公募により、平成18～20年度、平成26～30年度の間、指定管理事業を行っている。

3. 博多港開発(株)

指定管理事業

福岡市ヨットハーバー

住所：福岡市西区小戸3丁目58-1

開場：昭和50年7月



西福岡マリーナ事業の経験を活かして、平成26年度より博多港開発・ササキコーポレーション共同事業体により運営を行っている。

【経緯】

設置目的

第12回全国高校総合体育大会（昭和49年8月開催）のヨット競技が福岡市に決定したことを契機として、市民の海洋性スポーツと海洋思想の普及を図るために福岡市が設置した。

管理体制

平成18年度よりNPO法人福岡セーリング協会による指定管理。

3. 博多港開発(株)

その他

博多港サイロ(株)

設立：昭和39年8月



箱崎埠頭(株)

設立：昭和48年11月



昭和30年代、穀物を直接博多港で受け入れるために、地元製粉会社等が共同で利用できる公共的なサイロ（貯蔵施設）を整備する必要があった。港湾法の規定により、福岡市が直接事業を行えないため、**博多港開発(株)が第3セクターとしての公共性を持つ立場から、サイロの管理運営会社に出資し経営に関与することで、地場企業等への公平・公正かつ安定的な穀物の供給に貢献している。**

3. 博多港開発(株)

博多港開発(株)が直面してきた課題

①財務上の課題

(1) 投資回収期間

埋立事業は分譲により資金回収を行うスキーム
(大規模であれば資金回収に長期を要する)

約1,000億円の事業にもかかわらず、資本金4億円で事業着手
(事業資金は民間からの借入れ)

不動産販売の遅れ・価格下落、金融危機により短期的な返済が求められる

【対応】

- ・増資 64億円
- ・福岡市が緊急貸付制度創設(融資枠200億円)
- ・アイランドシティ第2工区譲渡 (譲渡金額399億円)

3. 博多港開発(株)

博多港開発(株)が直面してきた課題

①財務上の課題

(2) 現在の財務状況

アイランドシティ2工区の譲渡による早期資金回収及び1工区
分譲の進捗により経営状況は改善

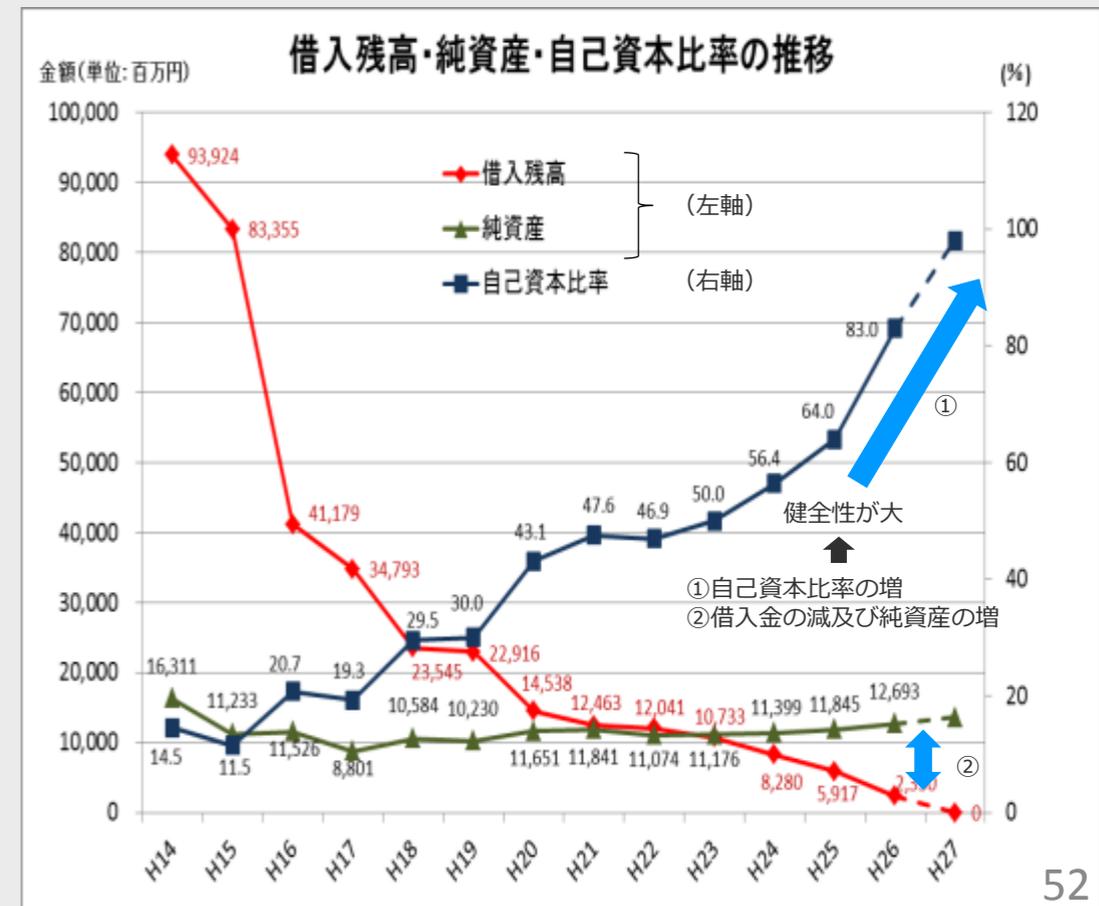
○純資産約127億円 (H27年3月期末)

内訳：資本金64億円，利益剰余金約63億円

※販売用不動産が簿価以上で売却できれば純資産はさらに増加

○借入金についてはH27年6月末に返済
・ピーク時 (H13)の借入残高1,057億円

財務上は優良企業



3. 博多港開発(株)

博多港開発(株)が直面してきた課題

②ガバナンス改革

“ケヤキ・庭石事件”を契機として再発防止のため「業務改善」を実施

【業務改善策】

1. **取締役会規則の改正**・・・決議事項を具体化。
2. **職務権限規程の制定**・・・職務権限、決裁区分を明確化。
3. **契約事務規程の改正**・・・指名競争入札を原則化。
4. **文書取扱規程の改正**・・・保存年限を明確化。
5. **コンプライアンス委員会**
コンプライアンス相談窓口の設置
行動指針として「基本指針」と「具体的行動規範」を定めた。
6. **情報共有の社内体制の整備**
常勤役員会を協議機関とする。常勤役員懇談会を設置。
7. **人事考課制度・研修制度の導入**

※ケヤキ・庭石事件

元社長らが博多港開発(株)に損害を与えることを認識しながら、具体的な利用計画等もなくケヤキ400本、庭石1万トン(平成11年～13年)を購入を決定したことにより、博多港開発(株)に対し約7億8千万円の損害を与えたもの。

3. 博多港開発(株)

博多港開発(株)が直面してきた課題

③公共性，公益性のある事業の減少

○埋立事業

主な埋立事業であるアイランドシティについては分譲にめどが立った

○賃貸事業 ⇒ 事業継続

中央ふ頭に立地する港湾関連業者に対し、公共性の高い施設（収益性の低い）を提供する必要がある

○マリーナ事業 ⇒ 事業継続

地域振興にも貢献している公共性の高い事業であるが、今後の海洋性レクリエーションにおける市民の多様なニーズに対応していく必要がある

○指定管理事業

指定管理事業については、原則公募であり、過去の公共性の高い施設を運営した経験を活かし、指定管理事業を行う

○サイロ事業 ⇒ 事業継続

福岡市が直接事業を行えないものであり、サイロの管理運営会社に出資を継続することで公平・公正かつ安定的な穀物の供給の貢献する

3. 博多港開発(株)

博多港開発(株)の特徴

- ・ 独自財源(資本金および利益剰余金)を活用し一定規模の事業展開が可能
- ・ 民間企業としてスピード感を持って迅速な対応が可能。
- ・ 公共性、公平性が強く求められる事業において、市が51%出資していることが一定の担保となる。
- ・ 市や博多港の発展の趣旨に賛同した企業等が出資者となっていることから、博多港発展に寄与する事業であれば、投資回収が長期間に渡る事業についても投資対象となり得る。
- ・ 国補助金の交付対象となれる。(市および3セク限定の補助金)
- ・ 埋立権者となれる。
- ・ 市が直接実施することが適当でない事業(サイロ事業等)の実施が可能

3. 博多港開発(株)

参 考

- ・ 第三セクター等の経営健全化等に関する指針(総務省)平成26年8月5日付自治財政局長通知

第三セクターは、

地域において住民の暮らしを支える事業を行う重要な役割を担っている。

一方で、経営が著しく悪化した場合には、地方公共団体の財政に深刻な影響を及ぼすことが懸念される。



第三セクターにおいて、徹底した効率化・経営健全化等の取組を進め、財政規律の強化に努めることが必要である。



公共性と企業性を併せ持つ第三セクターは、地方公共団体が抱える課題を克服していく上で、有効な手法となりうる。

3. 博多港開発(株)

参 考

- ・ 第三セクター等の経営健全化等に関する指針(総務省)平成26年8月5日付自治財政局長通知

第三セクター等の活用

社会経済情勢

- ・ 人口減少・少子高齢化
- ・ インフラの老朽化
- ・ 国・地方における厳しい財政状況

地方公共団体が自ら直接に事務事業を執行する手法のみだけでは、地域住民が必要とする住民サービスの提供、施策の展開等が困難

公共性と企業性を併せ持つ第三セクターは、これらの課題を克服していく上で、有効な手法となりうる。

地方公共団体は、第三セクターが有する次のような長所を踏まえ、有効に活用することが望ましい。

3. 博多港開発(株)

参 考

・ 第三セクター等の経営健全化等に関する指針(総務省)平成26年8月5日付自治財政局長通知

- 1 地方公共団体の区域を超えた活動
- 2 民間企業の立地が期待できない地域における事業実施

3 公共性、公益性が高い事業の効率的な実施

まちづくり等の事業について、第三セクターが民間企業と同様の機動的、効率的な経営手法で行政の補完・代行機能を果たす

地方公共団体が直接実施するよりも効率的に、或いはユニークな形で行うことが可能

特に、公共施設、インフラ等の維持・管理、運営等については、地方公共団体が直接実施するよりも、第三セクターが事業を行うことにより、効率化が図られ、新たな価値が生まれる事例が見受けられる

民間の資金やノウハウを活用し、公有地の利活用を図る場合
民間企業の実施主体とするのでは都市計画、まちづくり計画等との整合性が担保されるか否か疑義がある。

第三セクター等が主体となることで、確実かつ円滑な進捗が可能となる。