

実施計画に位置付けた成果指標

概要 背景 取組 成果 まとめ

成果指標① 川崎港貨物取扱量(公共埠頭)

算出方法	港湾調査(統計法に基づく基幹統計として実施。川崎港に出入りした船舶及び貨物について関係者の協力を得て、調査・集計したもの)			
指標の考え方	本市が管理する公共埠頭の取扱貨物量を見ることで、川崎港の物流の活性化に向けた取組の成果を測ることができる。			
指標の目標値	1,134万t(H26)	1,140万t(H29)	1,210万t(H33)	1,280万t(H37)
目標値の考え方	公共埠頭貨物については、積極的なポートセールスや施設の整備等により川崎港港湾計画(H26[2014]改定)における将来推計値を上回る取扱量をめざす。			

成果指標② 川崎港へ入港する大型外航船(3千総トン数以上)の割合

算出方法	港湾調査:3千総トン数以上の外交入港船舶数(2,946)×100(%)			
指標の考え方	コンテナ船をはじめ、世界的に外航船舶が大型化している中で、港湾計画に基づいた計画的な施設整備や、利用しやすい港づくりを進めることによって船舶大型化への対応を行う必要がある。このため、川崎港に入港する外交船舶のうち総トン数3千以上の大型船の割合を指標とすることで、港の活性化への取組の成果を測ることができる。			
指標の目標値	70%(H26)	72%(H29)	76%(H33)	79%(H37)
目標値の考え方	川崎港の外航入港船舶については、専用貨物の減少が見込まれる中、船舶の大型化に対応し、より効率的な港湾物流に貢献するとともに、世界的な船舶大型化の潮流に対応することにより、「川崎港港湾計画(H26[2014]改定)」における将来推計値を上回る水準の大型化割合をめざす。			

港の役割

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 我が国が、海外と交易している貨物は重量ベースで、全体の99%以上が船舶によるものです。
- 生活や経済活動を支える石油、天然ガスといったエネルギー物資は、およそ9割を海外に依存しており、食料についてはおよそ6割を海外に依存しています。

輸出入貨物の99.8%は港から

空港 0.2%

港湾 99.8%

出典:数字でみる港湾2017(監修:国土交通省港湾局)
【割合:トン数ベース/対象年:2015年】

エネルギーのおよそ9割が海外から

国内 8.4%

エネルギー自給率

海外91.6%

出典:日本のエネルギー 2017年度版(経済産業省資源エネルギー庁)
【対象年:2016年】

食料のおよそ6割は海外から

国内 38%

食料自給率

海外 62%

出典:農林水産省HP「食料自給率の推移」(概算値)
【割合:カロリーベース/対象年:2016年度】

川崎港の種類(港格)

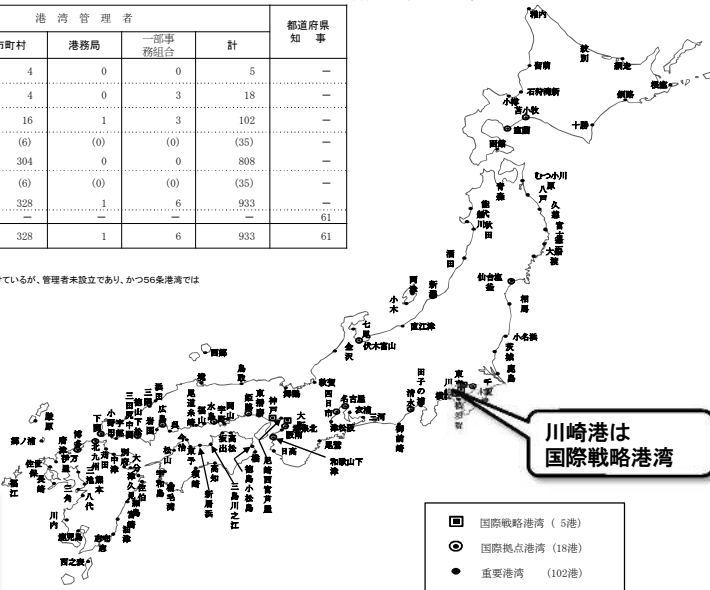
日本の港湾

平成29年4月1日現在

区分	総数	港湾管理者				計	都道府県知事
		都道府県	市町村	港務局	一部事務組合		
国際戦略港湾	5	1	4	0	0	5	—
国際拠点港湾	18	11	4	0	3	18	—
重要港湾	102	82	16	1	3	102	—
(うち避難港)	(35)	(29)	(6)	(0)	(0)	(35)	—
地方港湾	808	504	304	0	0	808	—
(うち避難港)	(35)	(29)	(6)	(0)	(0)	(35)	—
計	933	598	328	1	6	933	—
56条港湾	61	—	—	—	—	—	61
合計	994	598	328	1	6	933	61

出典:国土交通省港湾局総務課調べ。

(注) 東京都の須輪沢港は避難港指定を受けているが、管理者未設立であり、かつ56条港湾ではないので本表より除く。



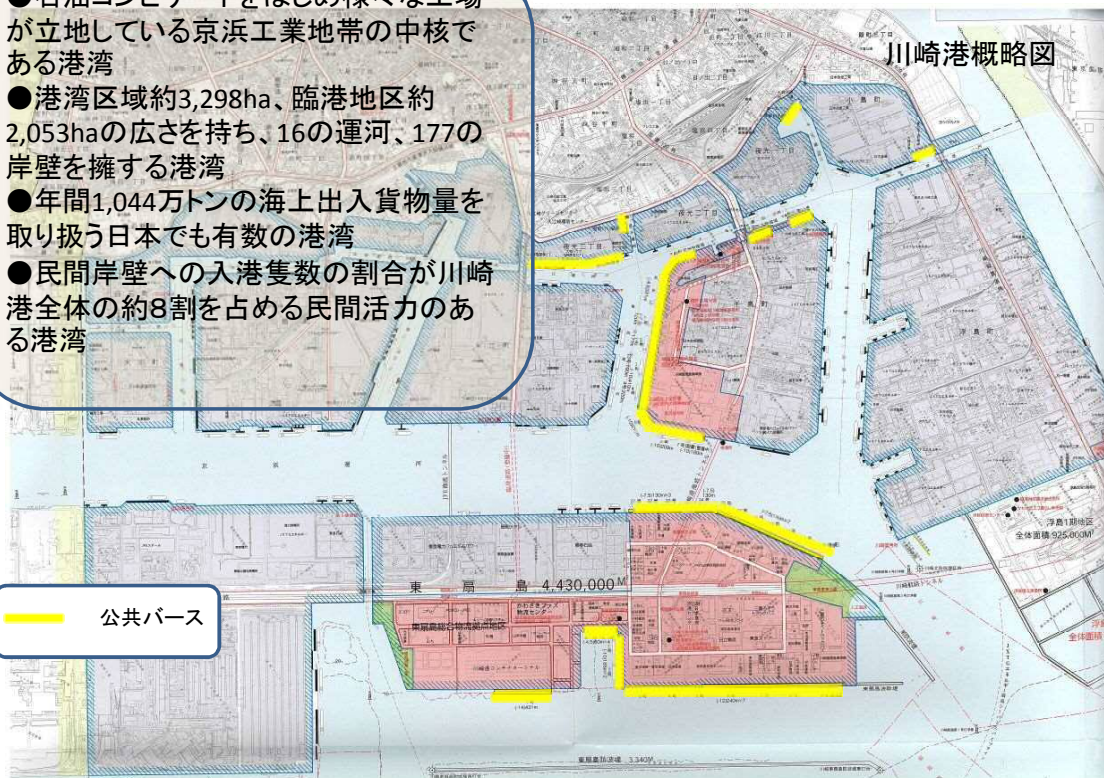
【国際戦略港湾とは】

国際戦略港湾は、国際競争力の強化を重点的に図る必要がある港湾で、国内では、東京港、横浜港、川崎港、大阪港、神戸港の5港が指定されています。

川崎港の特色①

- 石油コンビナートをはじめ様々な工場が立地している京浜工業地帯の中核である港湾
- 港湾区域約3,298ha、臨港地区約2,053haの広さを持ち、16の運河、177の岸壁を擁する港湾
- 年間1,044万トンの海上出入貨物量を取り扱う日本でも有数の港湾
- 民間岸壁への入港隻数の割合が川崎港全体の約8割を占める民間活力のある港湾

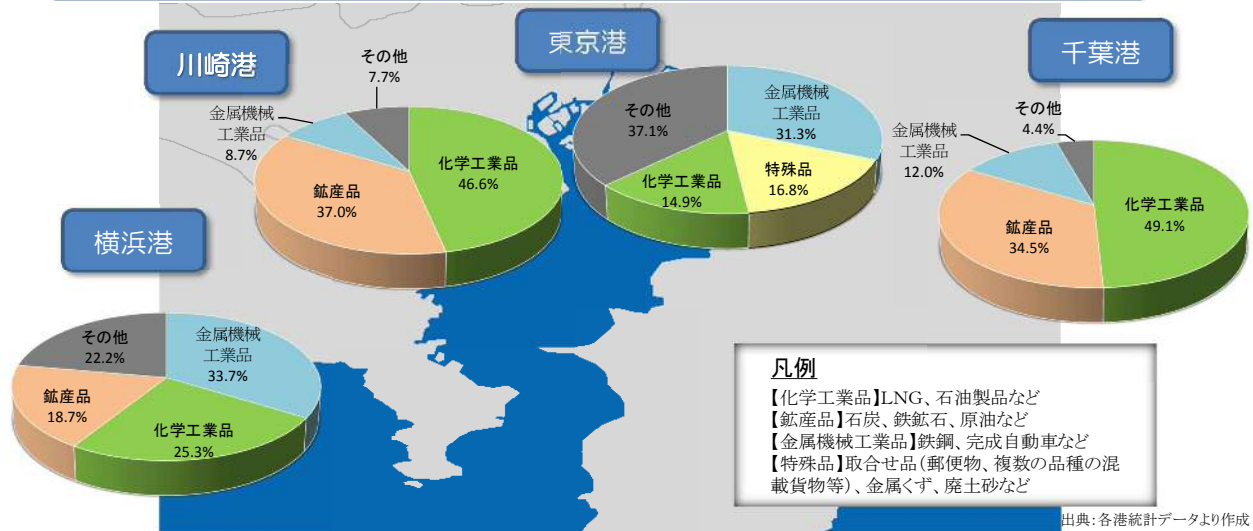
公共バース



川崎港の特色②

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 川崎港における取扱貨物の種類は、LNG、石油製品などの化学工業品が最も多く、原油などの鉱産品が続いています。
- 東京港及び横浜港における取扱貨物の種類は、完成自動車、鉄鋼などの金属機械工業品が最も多くなっています。
- これは、臨海部に石油化学、製鉄や電力関連の企業が多く立地していることによるものです。



Colors,Future! 川崎市 施策4-4-2 広域連携による港湾物流拠点の形成

7

川崎港の取扱貨物

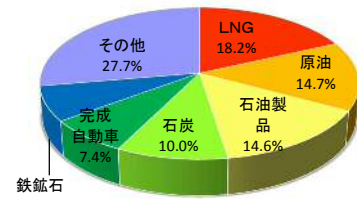
概要 背景 取組 成果 まとめ

- 川崎港における貨物の取扱量は、全国的にも上位に位置し、2016年における港湾統計調査の確定値では、総取扱貨物量が8,196万9千トンで、全国で10番目に貨物取扱いの多い港となっております。
- 取扱貨物の種類は、LNG、石油製品、原油、石炭など、原材料が多くを占めております。
- 出入貨物の割合は、輸入が多く、全体の5割以上を占めております。

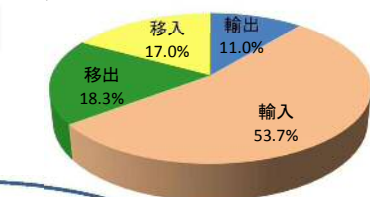
港湾取扱貨物量ランキング(2016年)

順位	港名称	合計	輸出	輸入	内訳(単位:千トン)
1	名古屋港	193,257	52,714	75,762	64,781
2	千葉港	154,333	9,529	82,808	61,996
3	横浜港	109,124	30,625	38,308	40,191
4	苫小牧港	105,603	1,067	15,966	88,570
5	北九州港	98,527	7,215	25,139	66,173
6	神戸港	98,314	23,307	28,419	46,588
7	水島港	87,289	9,340	46,176	31,773
8	東京港	85,954	13,368	34,734	37,852
9	大阪港	82,034	9,363	24,749	47,922
10	川崎港	81,969	9,007	44,041	28,921
11	堺泉北港	74,093	4,655	25,676	43,762
12	四日市港	61,363	4,217	36,292	20,854
13	徳山下松港	48,564	3,196	15,344	30,024
14	仙台釜蓋港	47,222	2,532	12,708	31,981
15	和歌山下津港	37,234	4,274	17,737	15,223
16	姫路港	35,337	883	21,697	12,756
17	博多港	31,331	7,062	10,317	13,952
18	新潟港	30,367	1,020	14,049	15,298
19	室蘭港	19,941	1,190	9,164	9,587
20	広島港	15,617	5,565	1,837	8,215

取扱貨物の種類



出入貨物の割合



貿易額(2016年分)

輸出額 1兆2,597億48百万円
 輸入額 1兆7,333億83百万円



川崎港の取扱貨物量
 (2016年)は全国 **第10位**

出典:川崎税関支署「川崎港貿易概況」

出典:川崎港統計年報(2016年速報値)

Colors,Future! 川崎市 施策4-4-2 広域連携による港湾物流拠点の形成

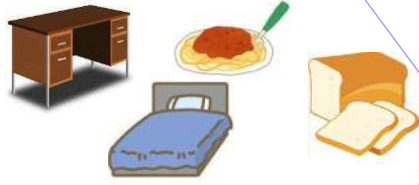
8

市民生活に身近な川崎港

概要 背景 取組 成果 まとめ

取扱貨物の種類

家具や雑貨、小麦、冷凍食品など日常生活に身近な商品



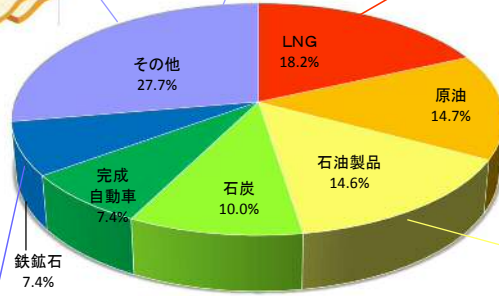
川崎港の冷凍冷蔵倉庫群の設備能力は約100万トン。首都圏4,000万人の食を支えています。



川崎臨海部の発電能力は約772万kW
一般家庭の消費電力は首都圏(1都7県)で約769万kW。



・N社臨海部工場の1日に生産する小麦粉は1,500トン(全てを食パンにすると600万斤、うどんでは1,800万食)
・日本との間で輸出入されている全ての国際郵便物は川崎港を経由



出典:川崎港統計年報(2016年)

多くの電力を供給し、ガソリンや灯油など様々な燃料として利用

建築、自動車、家電など日常生活に利用される鋼板

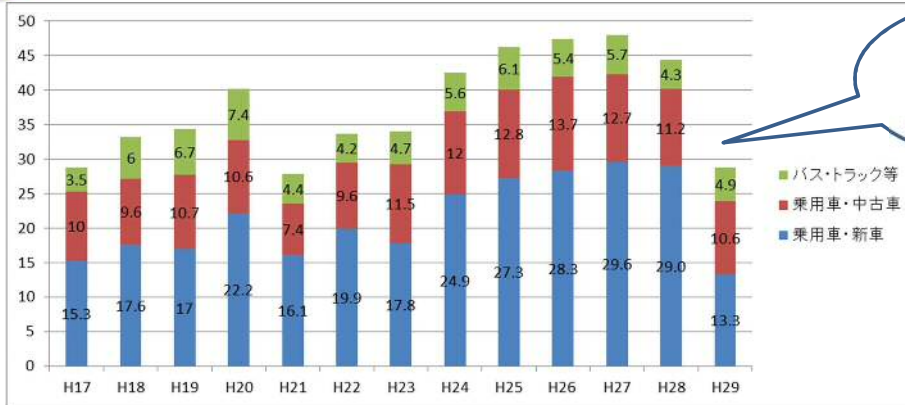
※ J社で生産される鉄は「より強く」「より加工しやすく」といった各産業から求められるニーズに応える世界最先端の品質です。



自動車輸出に強みのある川崎港

概要 背景 取組 成果 まとめ

■川崎港における自動車輸出台数の推移(2005~2017) (単位:万台)



出典:貿易統計より作成

新車乗用車の輸出は全国9位
中古乗用車の輸出は全国5位



東扇島公共ふ頭(岸壁からの自動車輸出)

平成27年(暦年)の実績で年間約60億円の経済波及効果

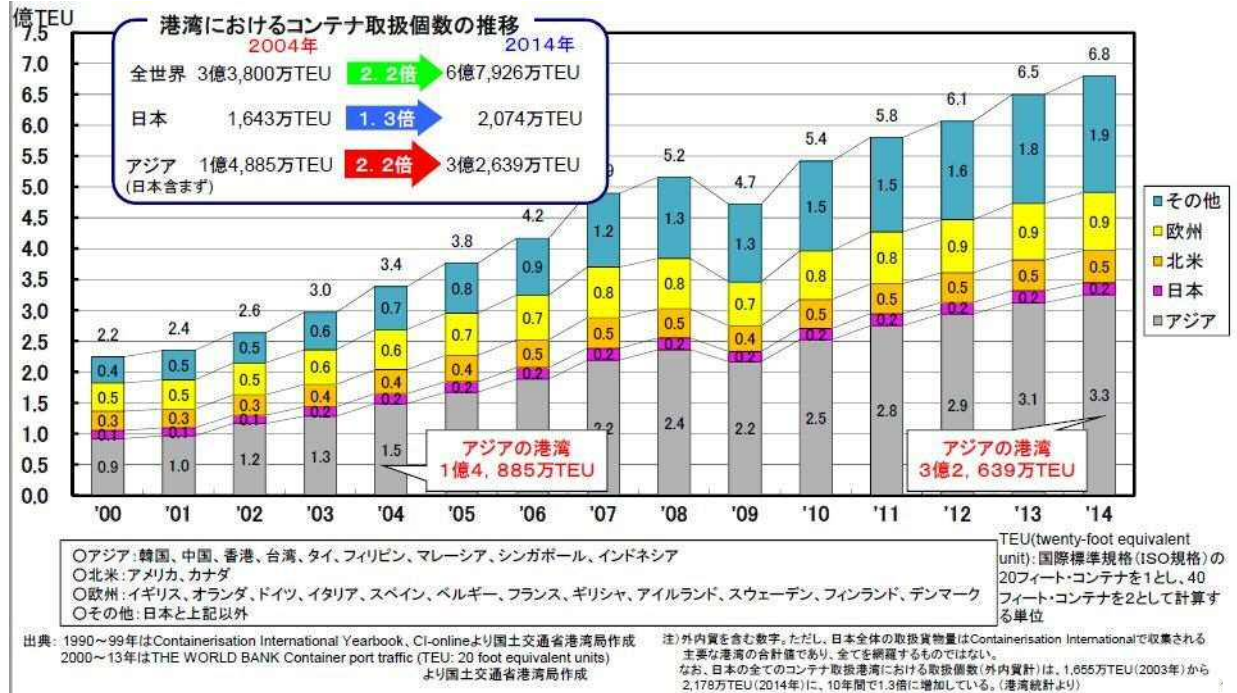
川崎港の自動車(中古車)保管場所



世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 海上コンテナ輸送は物流の主役となっています。
- 2004年から2014年までのこの10年間で世界の港湾におけるコンテナ取扱個数は2.2倍に増加しています。



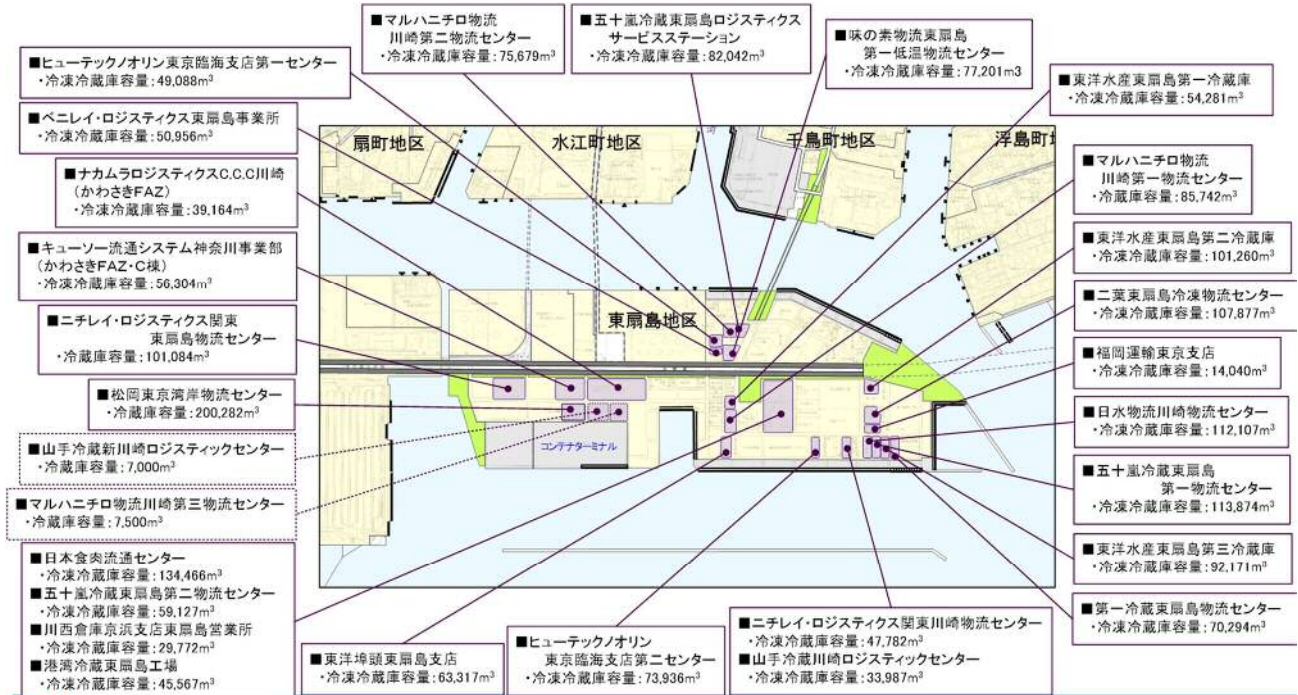
Colors, Future! 川崎市 施策4-4-2 広域連携による港湾物流拠点の形成

日本で最大の冷凍冷蔵倉庫の集積地区【東扇島】

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 冷凍・冷蔵倉庫の保管能力は約90万トンに達し、我が国随一の集積を誇っています。
- この東扇島で、多くの冷凍・冷蔵食品がコンテナターミナルから輸送されています。

東扇島地区の冷凍冷蔵倉庫立地状況図



Colors, Future! 川崎市 施策4-4-2 広域連携による港湾物流拠点の形成

京浜三港連携と国際コンテナ戦略港湾の選定

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 釜山港等のアジア諸港の躍進に伴い、日本の港湾の相対的な地位が低下していきながら、京浜港における基幹航路が減少すると、我が国経済に深刻な影響を及ぼすとの危機感から、平成20年3月に、東京都、川崎市、横浜市は、京浜三港の広域連携に係る取組を推進することを合意しました。
- この合意に基づき、具体的な施策として、入港料の一元化やコンテナ貨物の補助制度等を実施しています。
- 一方、国の重要施策である、我が国 港湾の国際競争力強化のためにコンテナ港湾の「選択と集中」を図る、国際コンテナ戦略港湾には、京浜港が阪神港とともに、平成22年に選定されました。

三港連携の目的と取組課題

目的：京浜三港(東京港、川崎港、横浜港)の国際競争力の強化

取組課題：(平成20年3月21日基本合意書)

① 港湾コスト低減による国際競争力の強化	④ 東京湾全体を視野に入れた合理的かつ効果的な、施設及び機能の配置
② 港湾利用手続きの統一化、簡素化による利便性の向上	⑤ 環境対策、水上交通網形成、震災対策など広域的課題への対応
③ 内貿振興、内陸部の物流体系を踏まえた国内ハブ機能の強化	⑥ 国制度の改善、国からの重点投資の確保

Colors, Future! 川崎市 施策4-4-2 広域連携による港湾物流拠点の形成

13

川崎港のコンテナ貨物補助制度

概要 背景 取組 成果 まとめ

川崎港のコンテナ補助制度について

国際コンテナ戦略港湾である京浜港(川崎港、東京港、横浜港)では、主に海外諸港を利用し輸出入されているコンテナ貨物について、京浜港への利用転換等を支援し、京浜港を起点とした海上コンテナ輸送のさらなる活性化に向けて、平成23年度以降、各港の特色や状況に応じてメニューを変えながら、コンテナ貨物に対する補助制度を実施しています。

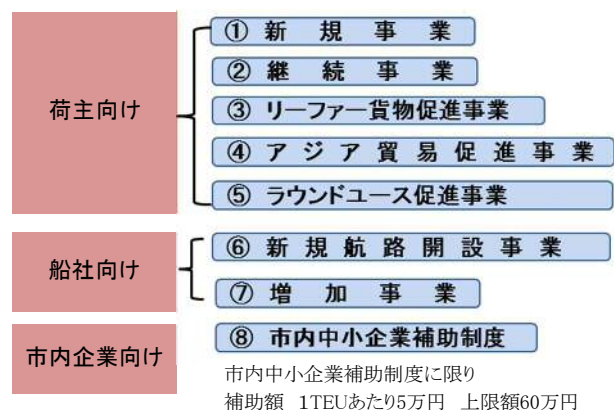
川崎港においては、「川崎港利用促進コンテナ貨物補助制度」「川崎市中小企業利用促進コンテナ貨物補助制度」を創設し、川崎港への集荷促進を図っています。

平成30年度の内容

◆以下の8事業を実施

制度の概要

- ◆補助額(基本)
1FEUあたり5千円、上限2千万円(1社あたり)
- ◆近年の川崎港コンテナターミナル取扱貨物量の増加に貢献
- ◆川崎港を取り巻く状況の変化に応じ、制度の見直しを実施



Colors, Future! 川崎市 施策4-4-2 広域連携による港湾物流拠点の形成

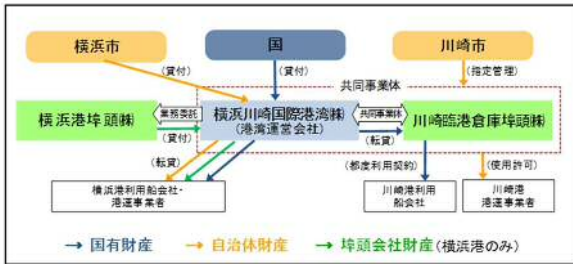
14

横浜川崎国際港湾株式会社等によるコンテナターミナルの運営

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 国際コンテナ戦略港湾(京浜港)において、コンテナ埠頭を一体的に運営する株式会社を港湾運営会社として指定することで、港湾運営会社は行政財産の貸付を受け、ターミナルの料金決定権を確保した上で、荷主・船社への営業活動など港湾運営に関する業務を一元的に担うことができる制度が創設されました。
- 平成28年3月に横浜川崎国際港湾株式会社、通称YKIPが、京浜港の港湾運営会社に指定されたことにより、川崎港においては同年4月から、YKIPと川崎臨港倉庫埠頭株式会社が連携し、指定管理者としてコンテナターミナルの運営を行っています。

【現在の指定管理の概要】



指定期間	平成28年4月1日～平成33年3月31日(5年間)	
指定管理者	横浜川崎国際港湾・川崎臨港倉庫埠頭共同事業体	
業務内容	①施設の利用許可等に関する業務 ②施設の保守管理・軽易工事に関する業務 ③その他管理業務	川崎臨港倉庫埠頭(臨港倉庫)
	④ポートセールス ⑤その他集貨策	横浜川崎国際港湾(YKIP)
指定管理料	64,670千円(税込み、5年間平均額) →平成30年4月1日から利用料金制に移行	

メリット

- 行政財産(市有・国有)の貸付
- 無利子貸付制度の拡充
- 税制優遇措置(固定資産税等の軽減)
- 国の集貨・創貨支援制度の活用 など

コンテナターミナル指定管理者の利用料金納付金制度の導入

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 川崎港コンテナターミナルの運営について、段階的な民営化を図るため、港湾運営会社を活用した指定管理者制度を導入しました。
- 平成28年度に10万TEU超の取扱量を達成する一方で、コンテナ物流を取り巻く環境変化に迅速に対応するため、指定管理者が自立的なターミナル経営を行うことができるよう、利用料金納付金制の導入や指定管理の対象となる公の施設の範囲拡大等に取り組むこととしました。

利用料金納付金制の導入(なぜ今導入するのか)

平成28年度に年間取扱量10万TEU超達成により、安定的な経営が見込めるようになり、指定管理者の自立的な経営努力を発揮しやすい利用料金制の導入が可能となった。

《チャンス》H32年東京オリンピックに向けて貨物取扱量拡大の好機
・東京港のターミナル、周辺道路の混雑により川崎港航路拡大の商機

《環境変化》コンテナ船会社経営統合、アライアンス再編
・H28年邦船三社コンテナ部門統合発表。H30年4月から業務開始
・H29年以降、世界が4大から3大アライアンスへ再編

・川崎港の利用しやすさを理解してもらい、定着してもらう取組が必要。

・コンテナ船の大型化や寄港地の集約化が進む中、航路維持のため、より積極的なポートセールスの必要が生じる。

《港湾運営会社体制強化》YKIPに民間船会社出身の社長が就任したに加え、H29年からは営業部長などポートセールスに精通した人員が配置

・ポートセールスのノウハウを活かし、川崎港のポートセールスにつなげる体制を構築するため、指定管理業務に正式に位置付ける必要が生じる。

平成28年度末に川崎港戦略港湾推進協議会において、新たな目標として平成32年度15万TEU達成を決定

貨物が増加する中で、航路の維持と更なる集貨のチャンスを活かすため、ターミナルの運営手法・業務範囲を早急に見直す必要がある。

取り組みの方向性

★環境変化と商機に迅速に対応しながら、体制の強化を図り目標達成するため、現行の指定管理に利用料金制を導入することにより、港湾管理者である市とYKIP、臨港倉庫とが車の両輪のようにポートセールスに取り組む。

※利用料金制とは、公の施設の利用料金が、直接指定管理者の収入となる仕組みであり、民間のノウハウや創意工夫を発揮させるインセンティブとして、また、事務の効率化を図る制度です。
※アライアンスとは、複数の船会社が共同でコンテナ船の運航等を行う協定・同盟のことをいいます。

川崎港コンテナターミナルの指定管理者制度の拡充

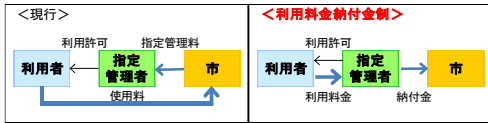
概要 背景 取組 成果 まとめ

- 平成28年3月に横浜川崎国際港湾株式会社、通称YKIPが、京浜港の港湾運営会社制度に指定されたことにより、段階的な民営化を図るため、川崎港においては同年4月から、YKIPと川崎臨港倉庫埠頭株式会社が連携し、指定管理者としてコンテナターミナルの運営を行っているところです。
- コンテナ取扱量が順調に伸び続け、10万TEU超を達成したことから、コンテナ物流を取り巻く環境変化に対応するため、指定管理者の自律的なターミナル経営を行うことができるよう、**利用料金納付金制の導入**や、**指定管理者の業務範囲・管理対象範囲を拡大**しました。(H30から適用)

1 利用料金納付金制の導入

(1) 利用料金納付金制の形態

指定管理経費支出と利用料金収入を比較すると利用料金の方が多いため、収入の一定割合を市に納付する制度を採用



(2) 算定方式の考え方

市の歳入確保、指定管理者のリスク軽減及び適正な利益の確保等を踏まえた方式とする。増収分は指定管理者の経営努力と市の施設整備の効果を比較検討し、適正な配分とする。

2 指定管理業務範囲の拡大等

YKIPとの連携強化により、船会社営業のノウハウを蓄積し、現在のポートセールスの幅を広げ、さらに集貨できる人材を配置することで、民間活力を発揮した営業を展開するため、**指定管理業務に、ポートセールスを行う業務を位置づける。**

3 指定管理対象範囲の拡大

平成26年11月の港湾計画の改訂による「特定埠頭群の効率化に資する取組を行う範囲(青囲み)」の変更にあわせ、一体的な管理運営により利用者の利便性向上を図るため、業務範囲を拡大する。

シャーシープール	直営。現在は、事業者を利用許可。
ふ頭用地	KCAシャーシープール、港湾貨物(中古車)置場



※シャーシーとは、海上コンテナを陸上輸送するトレーラーの台車のことをいいます。シャーシープールとは、シャーシーの駐車場のことをいいます。

東扇島におけるコンテナ輸送効率化の取組

概要 背景 取組 成果 まとめ

【背景・課題】

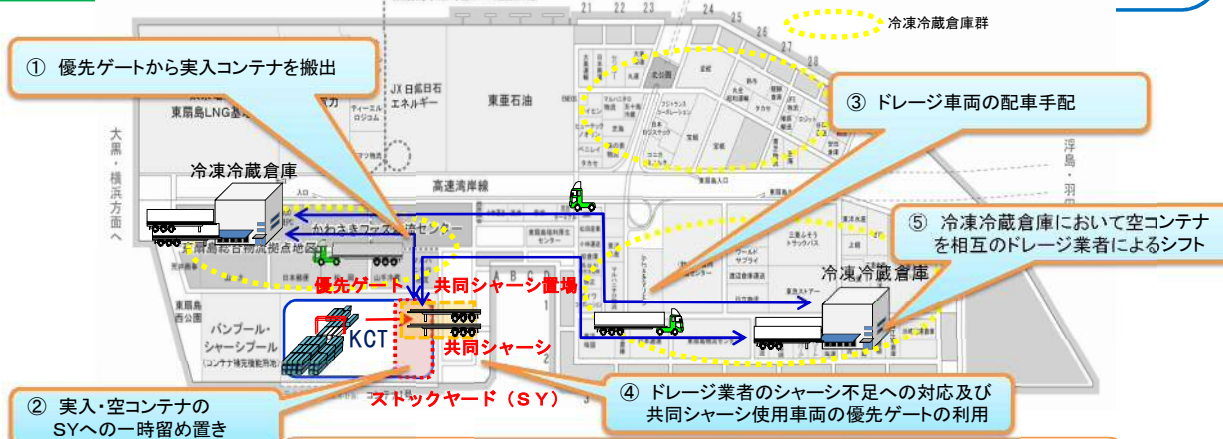
- ✓ 川崎港における取扱貨物量の増加。
- ✓ 東扇島地区における冷凍冷蔵倉庫の集積。
- ✓ 東京・横浜からドレイジ車両を回送。
- ✓ CT背後に集積している荷主・倉庫へのドレイジが非効率な状況。

【平成29年度実証実験取組事項】

- ① 優先ゲートの運用
- ② リーファー・ストックヤードの設置
- ③ 共同配送センターの運用
- ④ シャーシの共同利用
- ⑤ コンテナ共同配送

【実験結果】

- ◆ ドレイジ輸送の効率化
⇒ トラクターヘッド1台あたり、実入コンテナ最大7回転の処理(通常3回転程度)
- ◆ 関係者間の情報共有や計画的配車の実現
- ◆ 冷凍冷蔵倉庫における時間外労働縮小
- ◆ 臨港道路上の台切りシャーシの減少

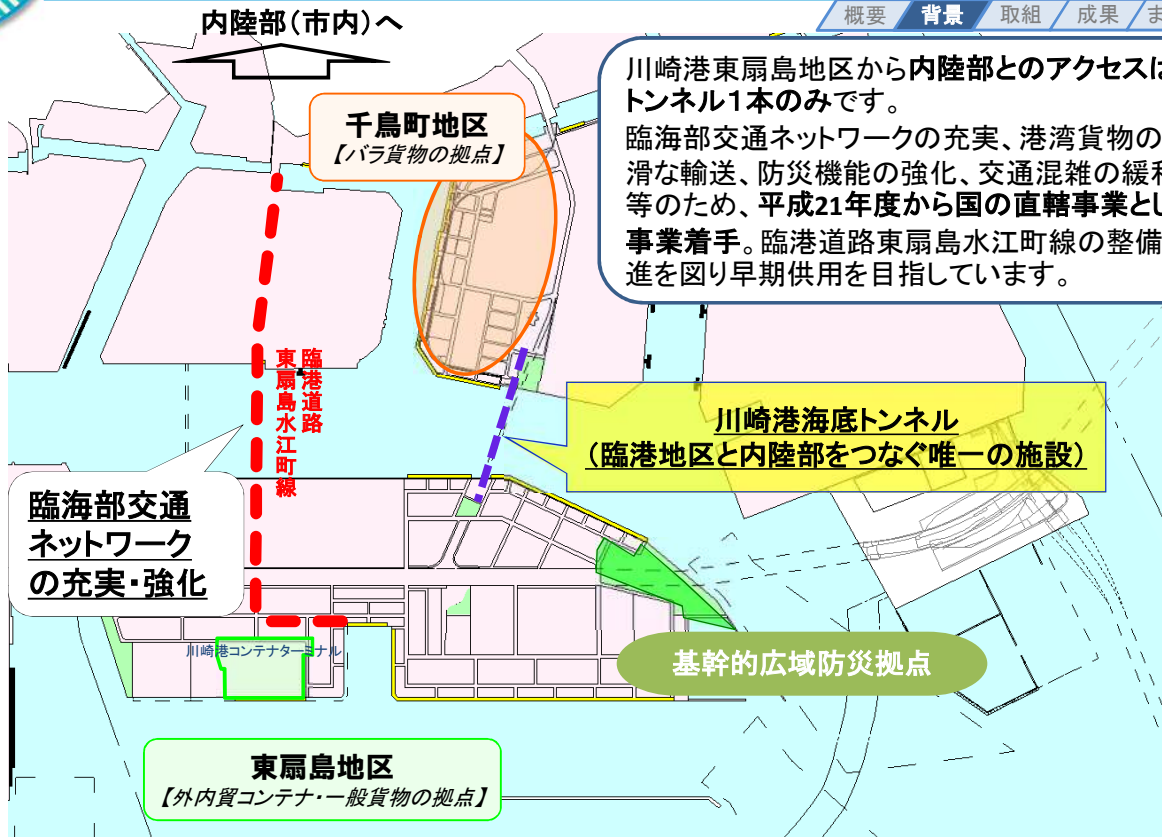


【事業化に向けた課題と平成30年度以降の取組】

- ◇ 平成30年度に社会実験の規模・内容・期間を拡大し実施
- ◇ 共同シャーシの導入・コンテナ共同配送の事業化→事業者間調整の仕組みづくり
- ◇ 情報共有による計画的なコンテナ輸送のためのITを用いた予約システム等の構築

臨港道路東扇島水江町線整備事業

概要 背景 取組 成果 まとめ



臨港道路東扇島水江町線整備の促進

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 本事業は、**物流機能の強化、発災時の緊急物資輸送ルート多重化を図ることによる防災機能の強化、及び臨海部の自動車交通渋滞の緩和**を目的としています。また、朝夕の交通渋滞の緩和により、**通勤利便性が向上し、東扇島に立地している企業等の雇用の増加や業務の拡大**も期待されています。
- 現在、国等の関係機関との協議・調整を図っているほか、東扇島水江町線が接続する臨港道路の改良も推進しています。



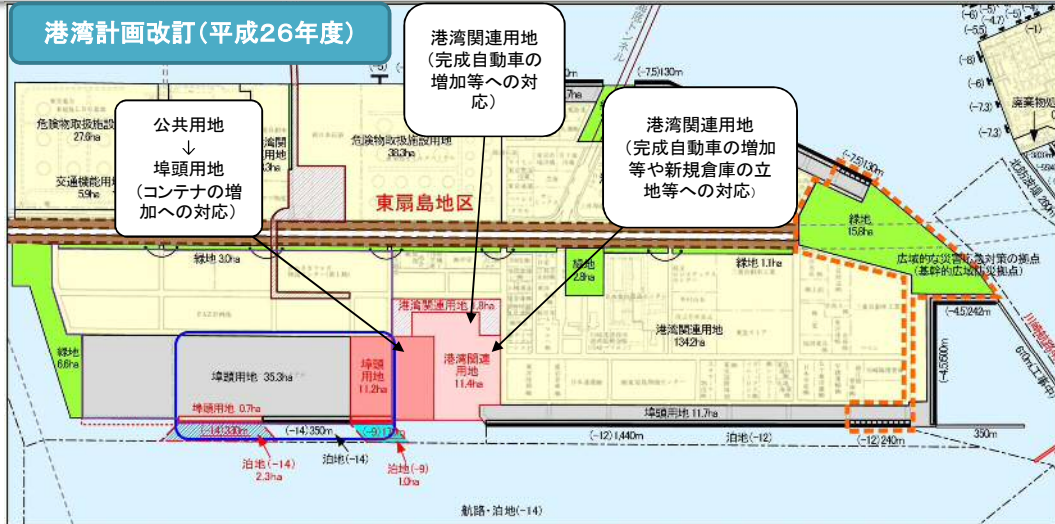
事業概要

- ・ 整備箇所：川崎港 東扇島～水江町
- ・ 整備施設：臨港道路 延長約3.0km
- ・ 事業期間：平成21年度～平成35年度
- ・ 総事業費：約540億円
- ・ 事業主体：国土交通省 関東地方整備局
- ・ 道路規格：第4種第1級 往復4車線

東扇島堀込部土地造成事業について

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 川崎港は完成自動車の東日本の輸出拠点として、また、完成自動車の国内輸送拠点としての役割を担っています。
- 平成26年11月に改訂された川崎港港湾計画において、完成自動車の増加、コンテナ取扱貨物量の増加等を見込み、自動車保管用地の拡充、コンテナ関連用地の拡充、老朽化した倉庫建て替えの種地として東扇島堀込部の埋立てを行い、土地を造成することを位置付けました。



Colors, Future! 川崎市 施策4-4-2 広域連携による港湾物流拠点の形成

東扇島堀込部土地造成事業

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 川崎市と東海旅客鉄道株式会社は、「東扇島堀込部土地造成事業に伴う護岸築造工事及び埋立管理等の施行に関する基本協定」を、平成30年3月に締結しました。
- 市内にある中央新幹線梶ヶ谷出口から搬出される建設発生土を、東扇島堀込部土地造成事業の埋立用材として有効活用することで、本市財政負担の軽減が図られるとともに、埋立用材の安定確保により土地需要に対応した早期の土地造成を実現することが可能となります。

【事業の目的】

川崎港における物流機能の強化と企業活動の継続性を確保することを目的とし、増加するコンテナ貨物や、完成自動車に対応する用地を確保するため、東扇島堀込部において建設発生土を埋立用材として受入れて、海面埋立による土地造成を行う。

【事業の内容】

事業主体：川崎市
埋立区域：川崎区東扇島地先の公有水面
埋立面積：約13.2ha
埋立用材：建設発生土
埋立土量：約140万m³

【今後のスケジュール(予定)】

平成30年度 工事着手
平成32年度以降 発生土の搬入
平成40年度以降 土地利用の推進



事業名	種別	概算額	備考
埋立事業	護岸築造工事費	128億円	JR東海負担
	埋立管理費	71億円	
	事務費	1億円	
基盤整備事業		40億円	
合計		240億円	

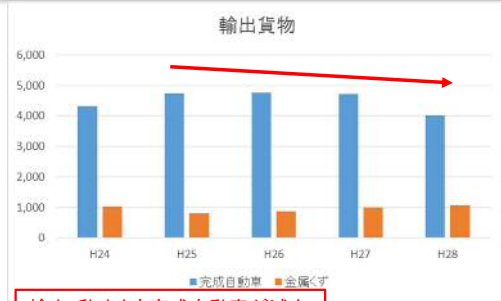
Colors, Future! 川崎市 施策4-4-2 広域連携による港湾物流拠点の形成

成果指標①の達成状況(目標未達成)

概要 背景 取組 成果 まとめ

川崎港貨物取扱量(公共埠頭)

- 川崎港の公共ふ頭の過去5年間の上位2位の取扱品種は、輸出・移出貨物が完成自動車金属くず。輸入貨物が家具装備品、移入貨物が完成自動車、砂利・砂となっています。
- 家具装備品の輸入量は増加したものの、完成自動車の輸出・移出減となっています。

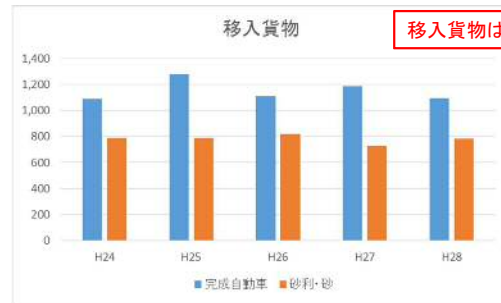


輸出・移出とも完成自動車が減少



家具装備品の輸入は増加

	H29
目標	1,140万t (H29)
実績	1,044万t (H28)
現状値	1,134万t (H26)



移入貨物は、ほぼ横ばい

成果指標①の達成状況(目標未達成)

概要 背景 取組 成果 まとめ

H28取扱貨物量(公共ふ頭)

輸出 (単位:トン)

品 種	輸 出	構成比	前年比
完成自動車	4,025,279	75.9%	85.2%
金属くず	1,042,695	19.7%	105.0%
再利用資材	97,083	1.8%	113.0%
自動車部品	56,402	1.1%	99.1%
取合せ品	35,626	0.7%	163.1%
その他	46,315	0.9%	—
総計	5,303,400	100.0%	89.4%

輸入 (単位:トン)

品 種	輸 入	構成比	前年比
家具装備品	644,671	55.5%	115.8%
金属製品	151,849	13.1%	123.3%
製材	93,044	8.0%	75.7%
その他日用品	64,143	5.5%	96.5%
製造食品	51,045	4.4%	97.4%
その他	157,268	13.5%	—
総計	1,162,020	100.0%	110.3%

移出 (単位:トン)

品 種	移 出	構成比	前年比
完成自動車	986,260	67.4%	95.6%
金属くず	222,127	15.2%	99.1%
重油	50,792	3.5%	100.0%
その他雑穀	39,750	2.7%	107.4%
合成樹脂など	28,034	1.9%	141.8%
その他	135,520	9.3%	—
総計	1,462,483	100.0%	97.3%

移入 (単位:トン)

品 種	移 入	構成比	前年比
完成自動車	1,096,630	44.5%	92.4%
砂利・砂	708,062	28.7%	97.3%
石灰石	353,166	14.3%	95.7%
家具装備品	119,543	4.9%	124.0%
再利用資材	36,258	1.5%	75.7%
その他	149,942	6.1%	—
総計	2,463,601	100.0%	94.7%

成果指標①の達成状況(目標未達成)

概要 背景 取組 成果 まとめ

日本の完成自動車取扱量

- 日本の完成自動車取扱量は、輸出货量共にH28年は減少しています。



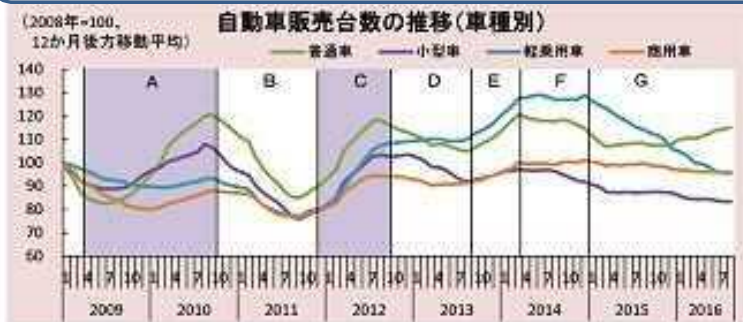
(資料: 港湾取扱貨物量の現況 国土交通省)

成果指標①の達成状況(目標未達成)

概要 背景 取組 成果 まとめ

自動車販売台数(平成20年=100)の推移

- 「小型車」は消費税増税後に販売台数が減少し、水準が低いまま推移しています。
- 「軽乗用車」は1回目の補助金制度の影響はあまり見られませんでした。2回目では販売台数が急増し、平成26年まで伸びていました。しかしながら、平成27年の軽自動車税増税を転換点に減少し続けています。



車種別販売台数シェア

2009年(1~6月)平均



2016年(1~6月)平均



注) 紫色のシャドー部分は、主に1次補助金制度の実施期間。
資料: 日本自動車販売協会連合会、18 全国軽自動車協会連合会公表値から作成。

車種	期間						
	A	B	C	D	E	F	G
普通車	↑	↓	↑	↓	↑	→	↑
小型車	↑	↓	↑	↓	→	↓	↓
軽乗用車	↓	↓	↑	→	↑	→	↓
商用車	↓	↓	↑	→	↑	→	→

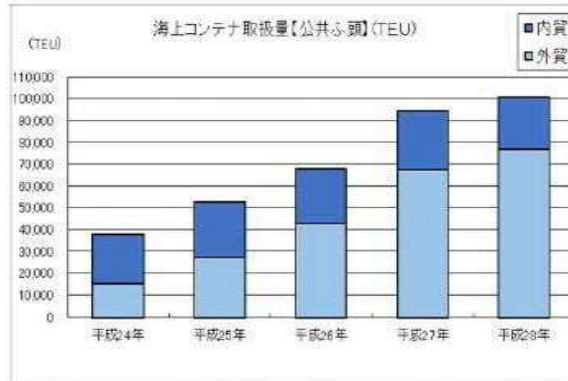
(資料: 日本の自動車関連産業の状況 経済産業省)

成果指標①の達成状況(目標未達成)

川崎港における公共ふ頭コンテナ貨物取扱量

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 公共ふ頭でのコンテナ貨物取扱量が、調査開始以降、初めて10万TEUを超えました。
- コンテナ貨物では主に家具装備品の輸入と、取合せ品(船舶に混載される小口混載貨物等)の輸出が増加しています。



参考:コンテナの主要品目と主な仕出地(平成28年)

(資料:川崎港港湾調査速報集計結果)

<輸入>

品目	主な仕出地	取引量
1 家具装備品	中国 ベトナム	27,406
2 野菜・果物	フィリピン 中国	3,689
3 その他日用品	中国 ベトナム	3,242
4 製造食品	中国 ベトナム	2,850
5 玩具	中国 韓国	1,331

<輸出>

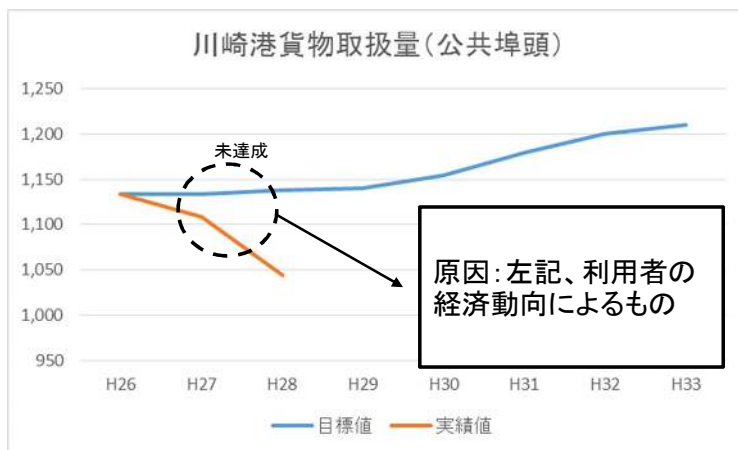
品目	主な仕向け地	取引量
1 取合せ品	中国 シンガポール	7,360
2 再利用資材	中国 ベトナム	6,266
3 自動車部品	インドネシア 台湾	2,988
4 化学薬品	中国 韓国	1,866
5 完成自動車	シンガポール 中国	1,665

成果指標①の成果分析

概要 背景 取組 成果 まとめ

川崎港貨物取扱量(公共埠頭)

- 川崎港貨物取扱量(公共埠頭)については、家具装備品などコンテナ貨物取扱量は増加したものの、外貨(輸出・輸入)及び内貨貨物量(移出・移入)ともに、主として完成自動車の輸出・移出減により全体としては前年を下回る結果となりました。



	目標値	実績値
H26	1,134	1,134
H27		1,109
H28		1,044
H29	1,140	
H30		
H31		
H32		
H33	1,210	

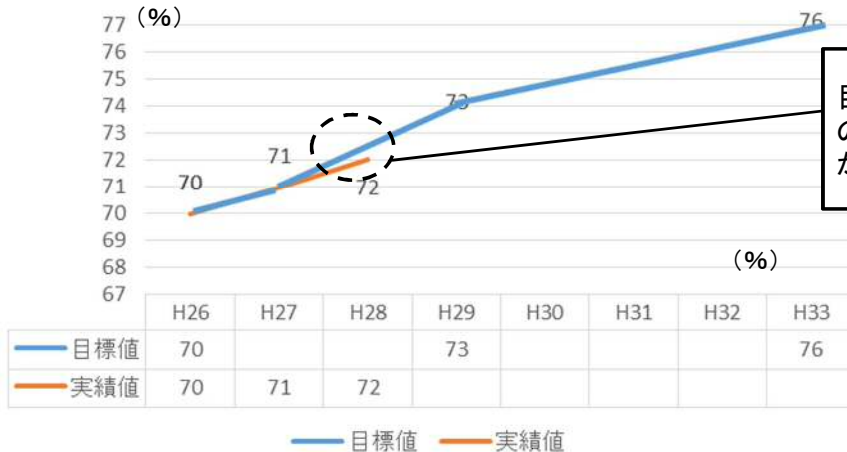
成果指標②の達成状況(目標未達成)

概要 背景 取組 成果 まとめ

川崎港へ入港する大型外航船(3千総トン数以上)の割合

- 川崎港へ入港する大型外航船(3千総トン数以上)の割合については、小数点以下1桁まで考慮すると71.4%(H27暦年)から72.8%(H28暦年)と1%以上の伸びを示しています。船舶の大型化に対応するための施設整備や船舶の配置調整など、利用しやすい港づくりに取り組み、船舶の大型化に対応しております。

入港する大型外航船(3千総トン数以上)の割合



目標値は未達成なもの、船舶の大型化が着実に進行

	H29
目標	73%(H29)
実績	72%(H28)
現状値	70%(H26)

その他の事業発現効果(効果的なターミナル運営)

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 川崎港コンテナターミナルの段階的な民営化促進のため、平成30年度以降、指定管理者の業務範囲を拡大し、利用料金納付金制の導入とポートセールス業務の追加します。
- これらにより将来的に、効果的な組織体制の確立及び市の歳入増を見込んでいます。

【ポートセールス業務追加による効果】

- ポートセールスに関わる人材配置がなされることにより、民間事業者のノウハウ(船会社へのポートセールスに強み。)を活用する範囲が広がり、利用者サービスの向上が図られる。
- 市と民間が両輪となる組織体制の構築により、中長期的な視点を鑑みると、将来的に市の人員増を抑制し、民間側に人材配置することにより効果的な組織体制を確立

【利用料金納付金制の導入による効果】

- 新規航路の開設、指定管理業務にポートセールスを位置付けたことにより、コンテナ貨物取扱量の増加が見込まれるが、利用料金納付金制導入との相乗効果により、市の歳入が増加する見込み※(※目標である、平成32年度に15万TEUを達成した場合、平成28年度収支と比較して、平成32年度は収入増となる見込み)



イメージ

その他の事業発現効果(物流機能活性化と誘致活動の成果①)

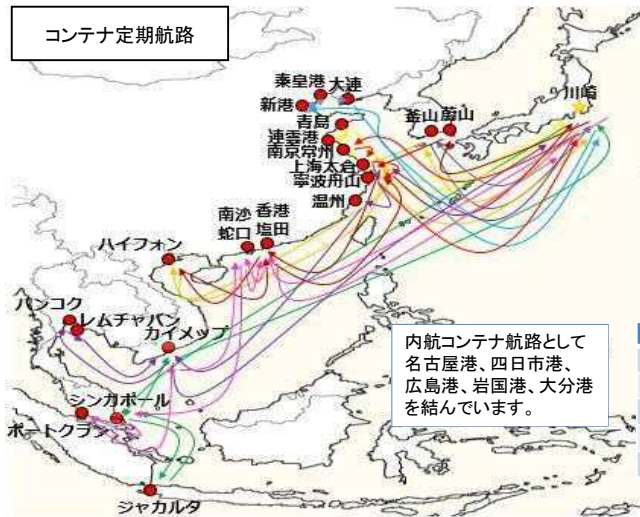
【新規航路の開設とコンテナ貨物取扱量の増加】

概要 背景 取組 成果 まとめ

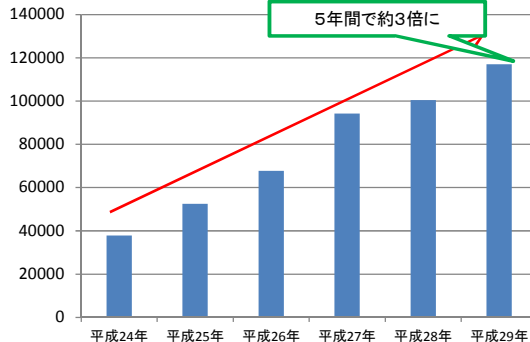
- 川崎港の振興、発展のため、国内外の荷主や船社に対して積極的な誘致活動を行っています。
- 平成24年以降の航路開設に伴い、中国・東南アジアとの輸出入を中心に順調に取扱貨物量が増加しており、公共ふ頭におけるコンテナ貨物取扱量は過去最高を記録しています。
- 平成30年には4月までに新たに3航路が開設され、特にタイ航路については東扇島冷蔵冷凍倉庫群との相乗効果が見込まれます。
- 今後も、横浜川崎国際港湾株式会社(YKIP)と連携しながら、補助制度等を活用しつつ、新規航路開設・コンテナ貨物取扱量増への取り組みを進めてまいります。

今後増大するアジアの輸入貨物の取扱拠点機能を担う

コンテナ定期航路



(単位:TEU) ※公共ふ頭におけるコンテナ取扱量



コンテナの主要品目と主な仕出地(平成28年)

<輸入>				<輸出>			
品目	主な仕出地	取扱量	仕出地	品目	主な仕向け地	取扱量	仕向け地
1 家具装飾品	中国	27,406	ベトナム	1 取合せ品	中国	7,360	シンガポール
2 野菜・果物	フィリピン	3,689	中国	2 再利用資材	中国	6,266	ベトナム
3 その他日用品	中国	3,242	ベトナム	3 自動車部品	インドネシア	2,988	台湾
4 製造食品	中国	2,850	ベトナム	4 化学薬品	中国	1,866	韓国
5 玩具	中国	1,331	韓国	5 完成自動車	シンガポール	1,665	中国

その他の事業発現効果(物流機能活性化と誘致活動の成果②)

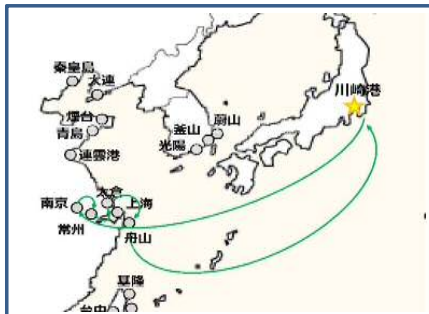
【新たに開設された3つのコンテナ定期航路】

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 川崎港では、中国、東南アジアを結ぶ航路の更なる開設について、川崎港に立地する企業の方々を中心に強い要望がなされていたことから、川崎港戦略港湾推進協議会として、荷主、船会社等の関係者と航路開設に向けた協議を行うとともに、国内外において積極的なポートセールス活動を行ってまいりました。
- その結果、この度、2月に中国船社TCLCによる中国航路が、4月には台湾船社ワンハイラインズ等による中国・東南アジア航路、及び中国船社SITCによるタイ航路が開設されることとなりました。

(1)中国航路

【運航者】太倉港集装箱海運有限公司(TCLC)
【投入船型】1000TEU積みコンテナ船 2隻



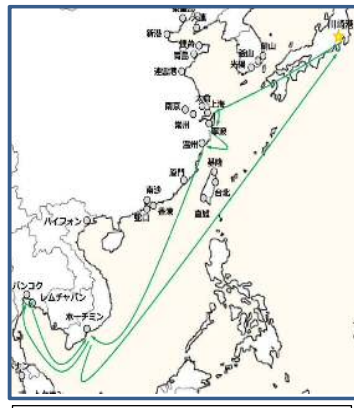
(2)中国・東南アジア航路

【運航者】ワンハイラインズ及び
インターエイシアライン(共同運航)
【投入船型】2500TEU積みコンテナ船 4隻



(3)タイ航路

【運航者】海豊国際航運有限公司(SITC)及び
高麗海運(KMTC)(共同運航)
【投入船型】1800TEU積みコンテナ船 4隻



【川崎港までの所要日数】

タイ・バンコク港から 13日
タイ・レムチャパン港から 11日
ベトナム・ホーチミン港から 9日

その他の事業発現効果(堀込部土地造成事業の推進)

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 東扇島堀込部土地造成事業は、民間企業からの建設発生土を有効活用し、土地造成費の一部を民間企業が負担する事業スキームを組み立てたことで、事業を大きく前進することができました。(平成36年度埋立成功予定)
- 土地造成を行うことで、コンテナ貨物の保管用地の拡大や、老朽化が進む港湾施設の更新用地の創出など、川崎港全体の物流機能の強化に大きく貢献します。



【事業スケジュール】

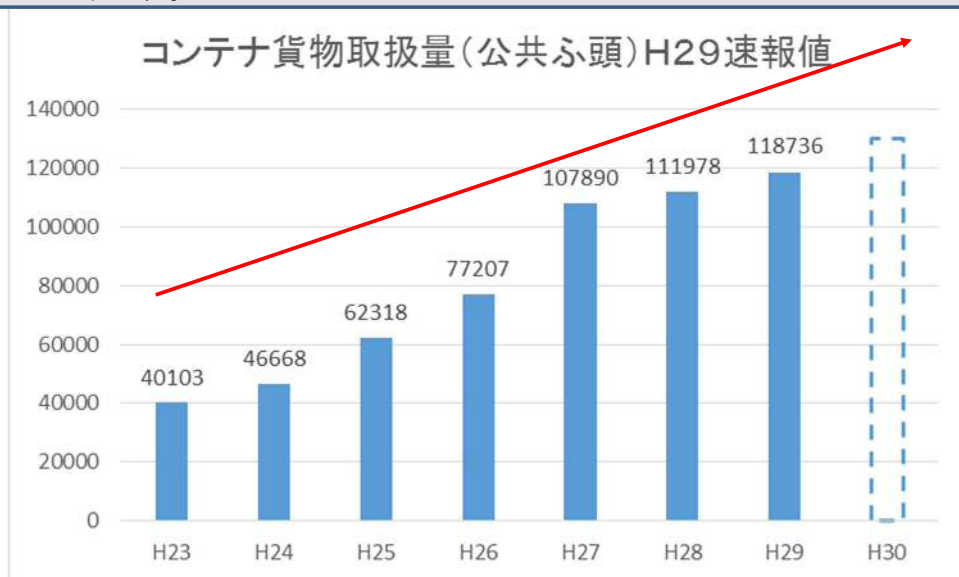
項目	年度	H29 (2017)	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34~36 (2022~24)	H37~39 (2025~27)	H40 (2028)
		第1期実施計画	第2期実施計画			第3期実施計画		次期計画	
土地造成事業									
公有水面埋立免許		出願☆	取得					竣工	
埋立事業			護岸築造工事						
			埋立管理						
					発生土の搬入				完了
基盤整備事業							基盤整備等		土地利用の推進

※コンテナなど需要動向の把握に努めながら、埋立事業の進捗や実行計画等の策定に合わせて、土地利用計画を策定した上で、基盤整備等を実施する。

その他の事業発現効果(コンテナ取扱量H29速報値)

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 平成29年速報値では、コンテナ貨物取扱量が過去最高の約12万TEUになりました。(対前年比117.8%)
- 今年に入り、中国航路、中国・東南アジア航路・タイ航路と、新規にコンテナ航路が3つ開設されており、中国・東南アジア方面をターゲットとして、今後も貨物増加に向けた取組を進めてまいります。



施策の達成状況

施策の達成状況

B 一定の進捗があった
(目標未達成のものがあるが、一定の進捗があった)

理由

- ① 事務事業の取組は、ほぼ掲げた目標どおりに進捗しました。
- ② 川崎港貨物取扱量(公共埠頭)については、全体として若干減少したものの外貨貨物は増大しており、特にコンテナ貨物についてはコンテナターミナルの取扱量が過去最高を更新するなど順調に推移しております。
- ③ 川崎港へ入港する大型外航船(3千総トン数以上)の割合については、世界的な船舶大型化の影響を受け増加していることから、これに対応すべく引き続き港湾の機能強化を図ってまいります。

【施策の達成状況区分】 A 順調に推移(目標を達成)、B 一定の進捗があった(目標未達成のものがあるが一定の進捗があった)
C 進捗が遅れた(現状を下回るものが多くあった)、D 進捗は大幅に遅れた(現状を大幅に下回った)

施策の今後の方向性

今後の方向性

II 概ね効果的な構成である(一部見直し等の余地がある)

理由

- ① 東扇島物流促進事業、ポートセールス事業については、コンテナターミナルの取扱量の増加や新規3航路の開設など、効果的に事業が進捗していることから、現在取り組んでいる事業を継続して進めていきます。
- ② 臨港道路東扇島水江町線整備事業による新たなアクセスルートの確保や東扇島掘込部の土地造成による港湾機能の拡大により、川崎港全体の物流機能の強化に大きく貢献することから、引き続き現在取り組んでいる事業を継続して進めていきます。

【今後の方向性区分】 I 効果的な事業構成である(現状のまま継続する)、II 概ね効果的な構成である(一部見直し等の余地がある)
III あまり効果的な事業構成でない(見直し等の余地が大きい)、IV 事業構成に問題がある(抜本的な見直し等が必要である)



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市