

青海航路および上海航路のコンテナ取扱量について

- 平成24年の港湾統計に関しましては、現在集計中であり、本年6月ごろに速報値として公表できる状況となりますことから、現時点で具体的な数値をお示しできない状況です。
- それぞれの航路について運行者へのヒアリングしたところ、当初計画であります週50TEUから100TEUを、川崎港において十分取り扱いを行っていると聞いております。

平成25年1月21日

川崎市長
阿部孝夫様

川崎港戦略港湾推進協議会
会長 斎藤 文



今後の川崎港コンテナターミナルの運営手法に関する政策提言について

日ごろから、川崎港戦略港湾推進協議会の運営に御尽力いただき感謝申し上げます。

さて、本協議会は、国際戦略港湾「京浜港」の一翼を担う川崎港のコンテナ利用の一層の拡大を図るため、官民一体となって課題や方策を検討し、コンテナ集荷とサービス水準の向上に努めてまいりました。その活動は、去年の中国青島航路、上海航路の新設といった成果に結びついてまいりました。

さらに、平成23年3月の港湾法改正により「港湾運営会社制度」が創設されましたが、本協議会においては、川崎港のコンテナターミナルの今後の運営手法について検討すべく、昨年10月に、学識経験者及び有識者からなる「コンテナターミナル運営手法検討委員会」を設置し、精力的な検討を行ってまいりました。

このたび、検討委員会の検討成果について、別添のとおり「中間取りまとめ」を作成しました。市の今後の方針策定に反映させていただきたく、ここに政策提言をいたします。

本協議会は、今後も、戦略港湾の推進とコンテナ利用の一層の拡大を図るために、さらなる検討を深めるとともに、具体的な活動を行ってまいります。より一層の御支援をお願い申し上げます。

川崎港戦略港湾推進協議会 コンテナターミナル運営手法検討委員会 中間取りまとめ

1 官民の連携・協力による戦略的な港湾経営

- ・荷主や船会社といったユーザーに対して、質の高いサービスを提供するためには、改正港湾法が示すように、民間事業者の能力や経験を活用し、コンテナターミナル運営の効率化を図る必要がある。
- ・その一方で、現在の港湾運営会社制度は、国には監督命令権があるものの、港湾管理者である川崎市には、これら権限はない。さらに、港湾運営における公共性を確保し、港湾施策と地域産業施策の連携を維持していくためには、市が出資等により、運営会社へ経営関与することが必要となる。
- ・したがって、川崎港において、地域の産業施策と整合のとれた戦略的・効率的なコンテナターミナルの運営を行うためには、官民の連携・協力体制を強化することが必要であり、港湾管理者である地方公共団体が出資した法人により港湾を運営することが望ましい。

2 民間事業者の能力や経験を活かす段階的な民営化

- ・港湾法の定める港湾運営会社は、大規模なコンテナターミナルを想定し制度設計されていると考えられ、川崎港程度のターミナルでのコンテナ貨物取扱量では、事業採算性は認められない。そのため、川崎港の経営に対する民の視点の導入は、事業採算を確保できるよう段階的に行う必要がある。
- ・第1段階としては、これまでの行政による直営方式から、国際コンテナ戦略港湾計画書においても表明したように、指定管理者方式に転換し、コンテナターミナルの管理運営を民間部門に委ね、民間事業者の知識・技術等の専門性を発揮させ、質の高いサービスの提供を行う。あわせて、運営会社による自立的な経営が成り立つまでの間においては、官民が連携・協力をしてポートセールスを行い、安定的なコンテナ貨物取扱量を確保していく必要がある。
- ・第2段階としては、港湾運営会社制度にもとづく貸付方式を採用し、民間事業者による自立的な経営判断に基づく効率的な運営により、コンテナターミナル運営のコストの低減とより質の高いサービスの提供をめざすことが望ましい。

3 地方自治体としての主体的な取組みと国への協力要請

- ・この間、川崎港は、京浜三港の広域連携を主体的に進めてきた観点から、引き続き、東京、横浜両港との連携強化を図り、京浜港の港湾運営会社の設立等、京浜港の一体的経営の実現にむけて主体的な役割を果たしていく。
- ・川崎港コンテナターミナルは、現状においては、1バースのみでコンテナ取扱数も少ないことから、川崎港の実情に応じた港湾運営会社制度の適用が必要である。地域の実情に応じた制度運用や制度改正にむけて、引き続き国との調整を進めていく必要がある。万が一、港湾法に基づく制度適用がなされない場合においても、地方自治法に基づいた指定管理者制度を活用するなど、市の主体的な取組みによる段階的な民営化を進めていくべきである。

4 川崎港の特徴を活かした港湾経営

- ・港湾運営会社制度の活用は、国際戦略港湾の制度的な器づくりにすぎない。大切なことは、これら制度を活用しながら、川崎港の特徴を活かしたコンテナターミナル運営と港湾経営をより一層推進することである。
- ・京浜工業地帯の中核に位置する川崎港は、これまでも、港を介して原料を輸入し、その直背後で工業製品を生産し、その製品を輸出するというビジネスモデルを構築してきた。コンテナターミナルの運営においても、京浜工業地帯の中核に位置するという地理的特性を活かしながら、地域経済の発展に寄与する港湾運営をめざすべきである。
- ・さらに、東扇島地区には、冷凍冷蔵倉庫の集積が進み、我が国随一の拠点となっている。これら特徴を活かして、コンテナターミナル施設と背後の物流拠点が一体となった港湾運営をめざすべきである。
- ・川崎港は、京浜三港の役割分担もふまえ、東アジアをターゲットにした新たな航路開設を行ってきたが、上記の特徴を活かすとともに、きめ細かで質の高いサービスが提供できるコンテナターミナルをめざして、官民が連携・協力して、取扱貨物量の拡大と新たな航路開設・維持といった好循環を生み出す努力をしていくべきである。
- ・このことは、単なる提言におわらせずに、「川崎港戦略港湾推進協議会」の組織を活用して、官民が連携した具体的な取組みにつなげていくべきと考える。

川崎港戦略港湾推進協議会 コンテナターミナル運営手法検討委員会

