

市民委員会 資料〔港湾局〕

所管事務の調査（報告）

川崎港コンテナターミナルの今後の運営手法の基本方針について

資料：川崎港コンテナターミナルの今後の運営手法の基本方針について

参考資料1：港湾運営会社制度の概要

参考資料2：川崎港コンテナターミナル（パンフレット）

川崎港コンテナターミナルの今後の運営手法の基本方針について

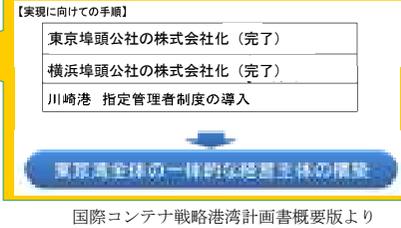
1 経過

(1) 京浜三港における取組み

20年 3月 広域連携強化に係る基本合意 **3首長**
⇒「将来のポートオーソリティも視野に入れ」

22年 2月 京浜港共同ビジョン **3都市**
⇒「実質的な一港化」～法定協議会の設置、会社・公社の連携強化、人事交流等

22年 6月 国際コンテナ戦略港湾計画書 **5団体**
⇒「新たな経営主体の設立」
～川崎港CTには指定管理者制度を導入～



22年 8月 国際コンテナ戦略港湾に選定

23年 3月 港湾法改正 ～港湾運営会社制度創設～

23年 9月 京浜港の総合的な計画 **法定協議会**
⇒「京浜港の一体的経営の実現」
～両埠頭側の経営統合等により三港CTの運営・経営を一括して行う～
*港湾運営会社制度⇒指定による効果などを把握した上で、活用に向けた検討

23年 12月 改正港湾法施行～国のガイドラインも発表～

24年度 港湾運営会社制度の活用を検討

(2) 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（官民協議会）からの提言

- 官民の連携・協力による戦略的な港湾経営
- 民間事業者の能力や経験を活かす段階的な民営化
- 地方自治体としての主体的な取組みと国への協力要請
- 川崎港の特徴を活かした港湾経営

2 基本方針

(1) 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

- ・第一段階：指定管理者制度の導入
- ・第二段階：港湾法に基づく貸付制度の導入

(2) 既存の出資法人を活用した特例港湾運営会社の指定を目指す

(3) 川崎港の特徴を活かした港湾経営

2- (1) 港湾運営会社制度活用の検討

ア コンテナターミナル運営手法

(ア) 民営化の理由

川崎港が国際コンテナ戦略港湾として競争力を高めていくためには、効率的かつ柔軟な港湾経営が不可欠であり、民間のノウハウや活力の導入を推進していく必要がある。そのため、川崎港においても民営化に向けた取組みを推進し、川崎港の特徴を活かしたコンテナターミナル運営を行う。

(イ) 段階的な民営化

第一段階：指定管理者制度の導入（国際コンテナ戦略港湾計画書の記載どおり）

第二段階：港湾法に基づく貸付制度^{*}の導入

^{*}港湾運営会社（特例港湾運営会社含む）に指定されると、港湾法に基づき、コンテナターミナルを構成する行政財産（国や港湾管理者が所有する港湾施設）の貸付けを受けることができますようになります。

(ウ) 段階的な民営化の理由

- ・他港は指定管理者方式等による運営を経るなど、段階的な民営化を行っている。
- ・貸付方式の場合、特例港湾運営会社は、国や港湾管理者から借受けた施設を、船会社や荷役作業を行う港運事業者等に貸付けることによって得られる売上（利用料収入）でターミナルの運営コストをまかなう必要がある。
- ・貸付方式はターミナルを一体的に借受けることから、特例港湾運営会社の負担する運営コストも大きいため、コンテナ貨物の取扱規模の大きいターミナルの運営に適しており、コンテナ貨物取扱量に応じた更なる状況判断が必要である。
- ・H25年度からH27年度にかけてターミナルの再整備（ヤード改良工事等）を計画しているため、ターミナル全体の施設を一体的に借受けて運営することができない。

(エ) 直営の継続と比較した場合の指定管理者導入のメリット

- ・民間の能力や経験をターミナル運営に活かすことでターミナル運営の効率化、サービスの向上が期待できる。
- ・京浜港のコンテナターミナルの経営統合に向けて川崎港のターミナル運営のノウハウ蓄積が可能

(オ) 貸付方式（第二段階）への移行時期

港湾法に基づく貸付方式の導入時期は、コンテナ貨物取扱量及び京浜港のコンテナターミナル経営統合（港湾運営会社設立）の状況を見ながら改めて判断する。

2- (2) 川崎港コンテナターミナルの運営主体（特例港湾運営会社への申請者）

現在、川崎港コンテナターミナルは市が直営しているため、既に特例港湾運営会社の指定を受けている横浜港、神戸港、大阪港のような運営主体（出資法人）が存在しない。

コンテナターミナルの運営主体については、公共埠頭の運営者としての公共性や市の港湾政策及び産業政策の反映、さらには国際コンテナ戦略港湾に係る施策の進捗に応じて京浜港のコンテナターミナルを一体的に運営する統合会社設立に向けた協議への参画等が求められることから、横浜港、神戸港、大阪港と同様に市の既存出資法人を活用して特例港湾運営会社の指定を目指します。

2- (3) 川崎港の特徴を活かした港湾経営

国内外におけるポートセールス活動等の結果、今年度の5月に青島航路、10月に上海航路が新たに開設され、コンテナ貨物取扱量も順調に推移しているところだが、今後も引き続き、冷凍冷蔵倉庫群の集積等の川崎港の特徴を活かし、地元経済界、港運事業者の協力を得て、官民あげて、東アジアをターゲットにした航路誘致を行い、コンテナ取扱量増大に向けて取り組む。

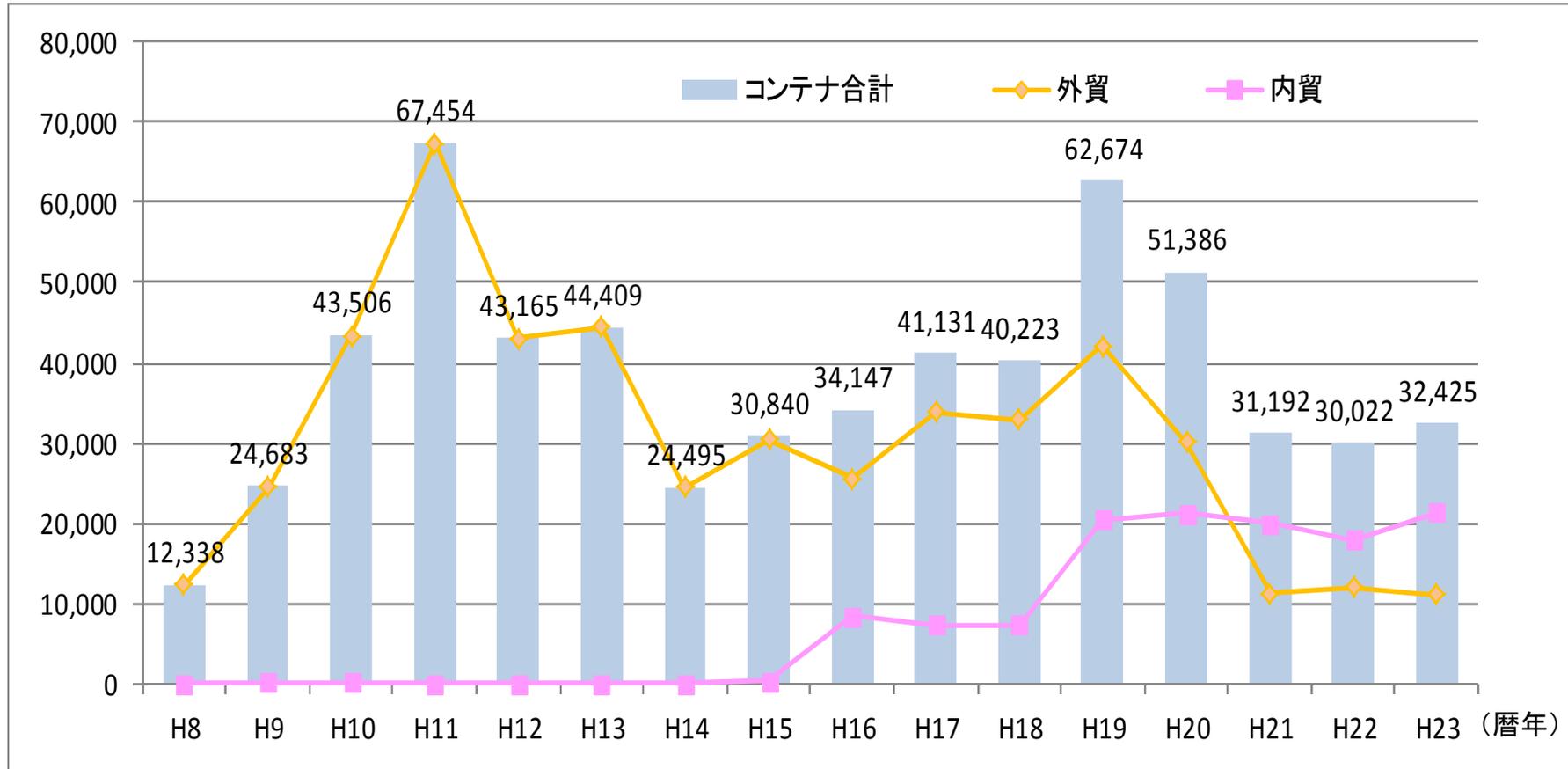
3 スケジュール

| | ケース① 特例港湾運営会社に指定される場合 準拠法：港湾法、地方自治法 | ケース② 特例港湾運営会社に指定されない場合 準拠法：地方自治法 |
|----------|--|-------------------------------------|
| 平成25年1月 | 方針決定 | |
| 平成25年2月 | パブリックコメント | |
| 平成25年4月 | 民間活用推進委員会、主要出資法人等総合調整会議 | |
| ケースの判断時期 | | |
| 平成25年6月 | 川崎市港湾施設条例及び川崎市港湾施設条例施行規則の改正（指定管理者制度導入） | |
| 平成25年9月 | 特例港湾運営会社の指定申請（9/11〆切） 民間活用推進委員会 | 民間活用推進委員会 |
| 平成25年12月 | 特例港湾運営会社の指定同意 指定管理者指定議案 | 指定管理者指定議案 |
| 平成26年4月 | 指定管理者による運営開始 | |

川崎港コンテナターミナル コンテナ貨物取扱量

【コンテナ貨物取扱量の推移】

単位：TEU



港湾運営会社制度の概要

1 港湾運営会社制度の概要

(1) 制度の目的

国際戦略港湾及び国際拠点港湾において当該港湾における港湾施設の一体的な運営を可能とすること、一の港湾区域を超えた事業展開を可能とすること、積極的なポートセールス実施のため個々の荷主や船社との緊密な営業を可能とすることにより、港湾運営のさらなる効率化を図るため、当該制度が創設されました。

(2) 港湾運営会社の概要

ア 国際戦略港湾ごとに1つを限って国土交通大臣が指定（申請は株式会社）（港湾法第43条の11）

イ 主な指定要件（港湾法第43条の11）

- ・事業内容が当該国際戦略港湾の港湾計画に適合すること
- ・事業に関する適正かつ確実な計画を有すること
- ・十分な経理的基礎を有すること

<国土交通省が行う港湾運営会社の指定について（ガイドライン）>

- ・民間出資比率：「30%」以上が望ましい
- ・会社経営者：民間企業経営者として十分な知識及び経験を有すること

ウ 運営開始時期：平成28年9月頃（想定）

(3) 経過措置（特例港湾運営会社）について

- ・港湾運営会社による運営が開始されるまでの経過措置として、特例港湾運営会社が区分の指定（国際コンテナ戦略港湾の各港）ごとに指定されます。
- ・その後、平成28年度の特例港湾運営会社の指定期間（最長でH28.9.11まで）が終了するまでに、各港の特例港湾運営会社が経営統合すれば、統合した会社は、港湾法の規定により、港湾運営会社の指定を受けたものとみなされます。

2 各港の特例港湾運営会社指定の申請状況

| 港名 | 京浜港 | | 阪神港 | |
|-----|----------|----------|----------|----------|
| | 横浜港 | 東京港 | 神戸港 | 大阪港 |
| 申請者 | 横浜港埠頭(株) | 東京港埠頭(株) | 神戸港埠頭(株) | 大阪港埠頭(株) |
| 申請日 | 24.11.16 | 検討中 | 24.08.28 | 24.08.28 |
| 指定日 | 24.12.25 | | 24.10.17 | 24.10.17 |