

【平成28年第1回定例会 市民委員会委員長報告資料】

平成28年2月19日 市民委員長 橋本 勝

- 「議案第41号 港湾施設の指定管理者の指定期間の変更について」
- 「議案第42号 港湾施設の指定管理者の指定について」
- 「議案第65号 平成27年度川崎市港湾整備事業特別会計補正予算」

《一括審査の理由》

いずれも港湾運営会社に関する内容であるため、3件を一括して審査

《主な質疑・答弁等》

*** 現指定管理者の指定期間を変更しない場合の課題について**

国土交通大臣が横浜川崎国際港湾株式会社を港湾運営会社に指定するに当たっては、横浜川崎国際港湾株式会社が横浜港と川崎港のコンテナターミナルを一体的に運営することが条件となる。川崎港コンテナターミナルについては、国有財産部分は国から直接横浜川崎国際港湾株式会社が貸付けを受け、その財産を川崎臨港倉庫埠頭株式会社に転貸して運営を行うことになっており、市有財産部分は指定管理者制度の活用について国から理解を得ているが、現指定管理者の川崎臨港倉庫埠頭株式会社の指定管理期間を変更せず、引き続き単独で指定管理者として指定する場合には、横浜川崎国際港湾株式会社がコンテナターミナルを一体的に運営しているとはみなされないため、国土交通大臣の指定に大きな影響があると考ええる。

*** 川崎港利用促進コンテナ貨物補助の実績において新規事業より継続事業への補助金が増加している理由について**

新規事業への補助は、新規の荷主が川崎港において事業参入する際の補助金であり、継続事業への補助は、新規で川崎港の利用を始めた荷主が継続して利用する際の補助金である。新規の荷主の参入よりも、既存の大口荷主の貨物量が増加しているため継続事業への補助金が増えているものと考ええる。

*** 港湾運営会社に参加することによる成果の根拠について**

国際コンテナ戦略港湾政策は北米や欧州を結ぶ国際基幹航路の維持拡充を最大の目的にしているものであり、川崎港においては、京浜港における投資の重複を無くし、効率を高めるため、東アジアにターゲットを絞って航路の誘致・拡充を目指していきたいと考える。また、北米等の基幹航路向けの貨物については、川崎港と横浜港の間のはしけによるコンテナ輸送等に注力し、横浜港における基幹航路の拡充に寄与していきたいと考える。さらに、国の国際戦略港湾競争力強化対策事業は、港湾運営会社が実施するインセンティブ補助事業で、事業費の2分の1を国費で充当するものであり、本市独自のコンテナ貨物補助制度に加え、国の補助制度の導入も検討しているところである。市として国の制度を見極め、役割分担をしながら更なるポートセールス、集貨を行っていく考えであり、港湾運営会社に参加することによって一層のコンテナ貨物の取扱量の増加等が見込めると考えている。

《意見》

* 国の施策に従うことにより広域的な集貨や重点的な措置が期待できるということについては、これまでの実績や過去の失敗等に鑑みると疑問が払拭できない。従来どおりの利便性の確保を期待しているのであれば、経営統合に参加しなくても、市がこれまでどおり直接川崎港コンテナターミナルを運営することは十分可能であると考えることから、議案3件には賛成できない。

《議案第41号の審査結果》

賛成多数原案可決

《議案第42号の審査結果》

賛成多数原案可決

《議案第65号の審査結果》

賛成多数原案可決