

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

運営手法の実施方針について

資料1 川崎港コンテナターミナルの今後の運営手法の実施方針について

資料2 「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」に対する

パブリックコメント手続きの実施結果について

参考資料1 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2 川崎臨港倉庫株式会社の概要（川崎市出資法人の現況(平成24年版)）

基本方針(平成25年1月策定)

- 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
- 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**
- 川崎港の特徴を活かした港湾経営
 - ※パブリックコメント実施(平成25年2月25日から3月26日まで)

実施方針(平成25年5月策定) ~川崎臨港倉庫株式会社を活用して特例港湾運営会社の指定を目指す~

○指定管理者制度の導入について

- 指定期間: **平成26年4月1日から平成29年3月31日まで**(予定) ・募集方法: **非公募**
- 指定管理者の業務: ターミナル内港湾施設利用許可及び使用料の徴収業務、施設保守点検、小規模修繕等
- ※**利用料金制は採用しない**

○既存出資法人の活用について

既存出資法人の活用による川崎港コンテナターミナルの段階的な民営化に向けた準備を進めるため、**川崎臨港倉庫株式会社の定款変更を認める**。 ※必要な条例整備が行われかつ同社株主総会にて定款変更の決議がなされる場合

○指定管理者制度の導入について

1. 導入理由

民間の能力・経験を幅広く活用

サービス向上と経費削減効果

- 川崎港管理センターからターミナル管理棟内への窓口移設による利便性の向上
- 港運事業者間との連携による新たな輸送システムの構築や貨物搬出入時間の実質延長化など、民間のノウハウを生かした提案等によるサービス向上
- 小規模修繕への迅速な対応や合理的な施設管理による経費節減
- H26年度のコンテナ取扱量を70,000TEUとした場合の削減効果は約865万円

指定管理者はターミナル運営のノウハウを蓄積

京浜港のコンテナターミナル経営統合における主体的な役割

国際コンテナ戦略港湾として**国際競争力の強化**
⇒ **地域経済の活性化と市民生活の安定**

2. 指定期間

3年間(平成26年4月1日から平成29年3月31日まで)を予定

平成28年度に京浜三港の統合会社が港湾法に基づく港湾運営会社になる予定。その際、国の見解、コンテナ貨物の取扱量、京浜三港の経営統合の状況を見ながら、指定管理者制度から貸付方式への移行時期等について、改めて判断するため、平成28年度末までを指定期間とする。

3. 募集方法

指定管理者には、次の要件が求められることから、募集方法は**非公募**とし、かつ**本市既存出資法人**をその主体として活用する。

- 市と連携して統合会社設立に向けた東京港及び横浜港等との協議・交渉を行い、これを実現すること。
- 統合会社設立後も継続して経営に参画できる主体となること。
- 公共埠頭管理者としての公共性を確保し、本市港湾施策及び産業施策をターミナル運営に反映すること。

4. 指定管理者の業務

- 施設の利用許可
- 建物の保守管理、施設の軽易工事
- 料金徴収業務

利用料金制は採用しない

平成24年度中に新たに3つの航路が開設されたことなどにより、コンテナ貨物取扱量は順調に増加しているものの、コンテナ貨物取扱量は、定期航路の数や景気動向等に左右されるため、見込みと比べて増減する可能性がある。したがって、指定管理事業の安定性・継続性を確保するため利用料金制は採用しないこととする。

※利用料金制: 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。利用料金は、条例で定める範囲内(金額の範囲、算定方法)で、指定管理者が定める。

<市の業務として残すもの>

- ガントリークレーンなど特殊な機械・設備等の保守管理及び軽易工事等、豊富な経験を有する市の技術職員による適時適正な監督・判断・指示が必要となる業務。
- コンテナターミナルだけでなく、東扇島や千鳥町の外貨埠頭も含めたシステムが構築されている港湾保安対策に関する業務

○既存出資法人の活用について

1. 出資法人を活用する必要性

(1) 京浜港の統合会社設立に向けた準備

京浜港の統合会社設立に向けた協議・調整において、市の意思を反映させる必要性がある。

(2) 公共埠頭の運営者としての公共性の確保

公共埠頭である川崎港コンテナターミナルの運営には、公共性並びに市の港湾政策及び産業政策の反映などが求められる。

2. 川崎臨港倉庫株式会社を活用するメリット

(1) 現行の事業との相乗効果

平成23年度コンテナ貨物取扱実績: 約7,000TEU/年

○ターミナル管理運営により自社倉庫への集荷に係る情報を入手することができる。

○現在持つ荷主企業とのパイプをコンテナ貨物の集荷に生かすことができる。

(2) 民間出資者のコンテナターミナル運営に係るノウハウの活用

川崎臨港倉庫株の民間株主は、港湾運送事業者としてコンテナターミナルの運営に係る豊富な経験と実績を有している。

(3) 安定した経営状況等

自己資本比率が90%を超える安定した経営を継続し、設立(S35)以後地元港湾運送事業者とも良好な関係を築いている。

スケジュール

年月	市及び国	法人
平成25年1月	【市】政策・調整会議(川崎港CTの今後の運営手法の基本方針について)	
4月	【市】民間活用調整及び推進委員会 【市】主要出資法人等総合調整委員会	
5月	5/10【市】政策・調整会議 5/15【市】市民委員会報告、報道発表 5/30【市】市民委員会議案説明	
6月	【市】港湾施設条例改正議案提出 (指定管理者制度導入議案) 【市】港湾施設条例改正	定款変更(株主総会) 指定管理者申請書類提出
7月	【市】民間活用推進委員会(事業者決定)	
9月	【(国)特例港湾運営会社への指定を受けるための国への申請 9/11(ア)】 【市】指定管理者指定議案の市議会への提出 【市】指定管理者の指定(市議会議決)	特例港湾運営会社指定申請
10月	【市】指定管理協定の締結 (~業務引継ぎ等)	指定管理協定の締結 (~業務引継ぎ等)
平成26年4月		川崎港CT指定管理業務開始



施設概要

- 供用開始 平成8年4月
- 面積 231,000㎡(700mx330m) コンテナヤード: 8,700 TEU(蔵置可能)
- その他の施設
岸壁(水深-14m、バース延長431m)、ガントリークレーン2基、トランスファークレーン8基
管理棟1棟、全天候型検査場1棟、メンテナンスショップ1棟、バンパール等

「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」に対する パブリックコメント手続きの実施結果について

1. 概要

平成25年1月に策定した「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」につきまして、平成25年2月25日から3月26日までの間、市民の皆様の御意見を募集いたしました。

その結果、4通（意見総数31件）の御意見をいただきましたので、御意見の内容及び御意見に対する本市の考え方を次のとおり公表します。

2. 意見募集の概要

題名	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対する意見募集
意見の募集期間	平成25年2月25日（月）～平成25年3月26日（火）
意見の提出方法	電子メール、ファクス、郵送、持参
意見の周知方法	市政だより（2月21日号掲載） ホームページ 資料の閲覧（情報プラザ、各区役所（市政資料コーナー）、公文書館、教育文化会館、各区の図書館・市民館、川崎港管理センター、港湾局港湾経営部経営企画課）
結果の公表方法	ホームページ 資料の閲覧（情報プラザ、各区役所（市政資料コーナー）、公文書館、教育文化会館、各区の図書館・市民館、川崎港管理センター、港湾局港湾経営部経営企画課）

3. 結果の概要

意見提出数（意見件数）	4通	（31件）
（内訳）郵送	1通	（1件）
F A X	4通	（31件）
電子メール	1通	（1件）
持参	1通	（1件）

4. 御意見の内容と対応

御意見の内容は、概ね基本方針に沿った御意見や基本方針に対する御要望・御質問等のほか、今後の参考とすべき御意見であり、今後の事業推進に活かすこととし、当初案に基づき取組を推進します。

■ 御意見の件数と対応区分

【御意見に対する市の考え方の区分】

- A 御意見の趣旨を基本方針に反映されるもの
- B 御意見の趣旨が既に基本方針に反映されているもの
- C 今後、施策を推進する中で、御意見の趣旨を踏まえて検討するもの
- D 基本方針や施策に対する要望・質問等であり、基本方針や施策の内容を説明・確認するもの
- E その他の御意見等

区 分	A	B	C	D	E	合計
(1) 基本方針の全般に関すること	—	4	2	6		12
(2) コンテナターミナルの運営手法（段階的な民営化）に関すること	—	3	2			5
(3) コンテナターミナルの運営主体に関すること	—		2	1		3
(4) 川崎港の特徴を活かした港湾経営に関すること	—	4		1		5
(5) その他	—				6	6
合 計	—	11	6	8	6	31

5. 御意見の内容（要旨）と本市の考え方

（1）基本方針の全般に関すること

No.	御意見（要旨）	本市の考え方	区分
1	基本方針については概ね賛同致します。	今回の基本方針に沿った御意見として、取組を推進してまいります。	B
2	「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」に賛同致します。		
3	公共性を排し、出資者・荷主・ユーザーの利益・利便性のみに寄与する運営を行わないこと。	川崎港コンテナターミナルは公共埠頭であることから、その運営にあたっては、公共性の確保に努めてまいります。また、市の港湾政策及び産業政策を反映させるため、港湾管理者として本市が埠頭の運営に関与、指導を行っていく必要もあることから、段階的の民営化を進めるにあたっては市の既存出資法人の活用を図ってまいります。	B
4	特例運営会社（指定管理者）が行う管理・運営の範囲は、「川崎港コンテナターミナル」のみとすること。	今回の基本方針において、指定管理者及び特例港湾運営会社が管理・運営を行う範囲は、川崎港コンテナターミナルのみとしております。	B
5	多額な費用がかかる、ガントリークレーン設置など施設の拡充については、収支をよく見分けて行うべきです。	コンテナターミナルの運営収支やコンテナ貨物取扱量の状況等を十分踏まえながら、川崎港の国際競争力の強化並びにコンテナターミナルの利用促進及び効率的な運営に必要な施設整備等を進めてまいります。	C
6	港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律案に対する附帯決議（平成23年3月31日）9項（港湾の秩序維持及び労働条件に関する事項）を履行すること。	港湾運営会社（特例港湾運営会社含む）の設立にあたっては、左記決議に則った運用がなされるよう国と連携を図ってまいります。	C
7	東京港や横浜港と一体化するようだが、水道事業のように他都市の責任までかぶることになってはいけないと思う。	京浜三港のコンテナターミナルの一体的な経営の大きな目的は、京浜港の国際競争力の強化です。各港の特徴を生かした機能分担を図りつつも、一体的な経営を行うことにより、そのスケールメリットや相乗効果が期待されます。市域経済の活性化と市民生活の安定に寄与するものと考えております。 なお、経営の一体化に向けては、東京港、横浜港、国及び関係者と十分な協議・検討を行ってまいります。	D
8	港湾運送事業分野に進出、あるいは介入を行わないこと。	指定管理者制度の導入や特例港湾運営会社の設立に当たっては、港湾の秩序の確立に混乱を生じさせることがないようにコンテナターミナルの運営主体の指導に努めてまいります。	D
9	管理・運営に際し、平成8年供用開始以来、新規免許・合理化・破産等今日まで苦難のなか、そのターミナルの機能維持のため努力してきた、地場の港湾労働者の雇用と、職域の確保・創出を最優先すること。		

10	コンテナターミナルの運営に際しては、地場の企業に特段の協力を仰いできたことから、「特例港湾運営会社」（指定管理者）の行う事業について、地場の企業の意見を反映させること。	今後、基本方針を推進していくにあたり、コンテナターミナルの運営主体と連携を図りながら、関係者の皆様からのニーズの把握に努め、利用しやすいターミナル運営を目指してまいります。	D
11	港湾運送事業並びに、港湾労働者の雇用と職域に関わる事案が生じる場合は、関係団体との事前協議と同意を前提に措置すること。	今後、基本方針を推進していくにあたり、コンテナターミナルの運営主体と連携を図りながら、関係者等との必要な情報交換及び協議を行ってまいります。	D
12	関係団体との協議の場を常設し、必要な情報交換・協議を行うこと。		

(2) コンテナターミナルの運営手法（段階的な民営化）に関すること

No.	御意見（要旨）	本市の考え方	区分
13	段階的な民営化も現状を考察するに、他に方法はないと思われず。	今回の基本方針に沿った御意見として、取組を推進してまいります。	B
14	<p>コンテナターミナルの運営にあたっては、新規航路の誘致や新規荷主等の獲得を図って、取扱貨物の増大を目指さなければならない。その為には、民間のノウハウや経験を生かすべく、民営化をすることが望ましいが、現在のコンテナ取扱数量から考えると、一気に港湾法に基づく貸付制度の導入による手法は、過去にあった「かわさき港コンテナターミナル(株)」の失敗を繰り返す恐れがある。</p> <p>従って、現段階では、官民の連携・協力による港湾運営が望まれるが、基本方針にあるように川崎市の出資法人である指定管理者による運営が最適の施策であると考えます。</p>		
15	貸付方式（第二段階）への移行は慎重な判断が必要と認識しております。	貸付方式（第2段階）への移行については、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の状況等を見ながら、また、国と調整を図りながら慎重に判断してまいります。	B
16	貸付方式を導入した場合、現状のコンテナ取扱量では港湾運営会社の経営に支障が出ることは容易に想定が出来るので施設の借り受けについては減免措置や取扱高に応じたインセンティブの導入を図って頂きたい。特に減免処置については必須と思われず。	貸付方式（第2段階）への移行時期については、コンテナ貨物取扱量等の状況を見ながら慎重に判断してまいります。その際、港湾運営会社が担う業務範囲や施設貸付料の設定（減免措置の検討含む）、さらにはインセンティブの導入等、貸付方式による運営が持続できる制度設計を併せて検討していく必要があると考えております。	C
17	第二段階である貸付制度導入による手法への移行時期等については、関係団体との十分な協議が必要であることも申し添えます。	貸付方式（第2段階）への移行時期等については、コンテナ貨物の取扱量や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してまいります。その検討段階においては、関係者等には必要に応じて協議及び情報提供を行ってまいります。	C

(3) コンテナターミナルの運営主体に関すること

No.	御意見（要旨）	本市の考え方	区分
18	既存の出資法人を活用するとあるが、出資法人はどう考えているのか。市と出資法人とで意見の相違はないのか。開示して頂きたい。	既存の出資法人との十分な意見調整を行った上で、活用する出資法人を決定した際には、その段階で、出資法人の公表等について検討してまいります。	C
19	指定管理者は港湾を熟知し、港湾に関連した業務経験を有する者であることが、条件となる旨を付け加えます。	指定管理者にはコンテナターミナルの管理能力はもちろんのこと、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、さらには京浜港の経営統合に向けた協議への参画等が求められることから、今後、御意見の趣旨を踏まえて、指定要件を検討してまいります。	C
20	既存の出資法人を活用して特例港湾運営会社の指定を目指すがありますが、出資法人の選定方法はどのように行うのか？	コンテナターミナルの指定管理者の指定を受けようとする出資法人（以下「申請者」という。）が、指定管理者の指定を目指すとともに、特例港湾運営会社の指定を目指すこととなります。申請者の選定については、基本方針の策定を受けて、本市の既存出資法人とも調整を行い、法人側の意向を受けて、検討を行ったうえ申請者を選定してまいります。	D

(4) 川崎港の特徴を活かした港湾経営に関すること

No.	御意見（要旨）	本市の考え方	区分
21	冷凍冷蔵倉庫群の集積といった川崎港の特徴を活かした経営については、例えばSITC（海豊国際航運日本㈱）の寄港に代表されるよう実績もあり京浜港の取組の中で強調するべきと思います。	今回の基本方針に沿った御意見として、趣旨を踏まえ、京浜港における取組を推進してまいります。	B
22	冷凍冷蔵倉庫群の集積という強みを生かすことは当然重要だが、リーファー貨物（冷蔵及び冷凍貨物）だけで新たな船会社の寄港や突出した取扱量の増加が見込める訳ではないと思うので、一般貨物の集荷に注力して頂きたい。	地元経済界や港運事業者等関係者の協力を得ながら、引き続きポートセールスに努め、一般貨物の集荷にも注力してまいります。	B
23	国際コンテナ戦略港湾の一翼を担う川崎港は、背後地に国内随一の冷凍・冷蔵庫群を有し、昨今、川崎港のコンテナターミナルはユーザー（船社・荷主等）から、その存在価値が見直され、新規航路の開設や航路再編に伴う追加寄港等が頻繁に行われている。	東扇島総合物流拠点への新たな企業の進出により、東扇島の倉庫群の保管能力はさらに向上し、一大物流拠点を形成しておりますが、特に冷凍冷蔵倉庫は約80万トンを超え、国内随一の規模を誇っております。こうした川崎港の強みを最大限に生かせるよう、東扇島立地企業における事業計画や荷主の動向を詳細に把握するとともに、コンテナターミナルの背後地という立地特性を活かしながら、コンテナ定期航路の利用拡大とさらなる新規航路の開設に努めてまいります。	B
24	冷凍・冷蔵倉庫を含め、東扇島総合物流拠点への進出企業各社の施設が昨年から今年にかけて、続々と竣工・稼働し、コンテナターミナルとの一体活用による円滑な物流ネットワークの構築が図られており、川崎港の大きな特徴の一つとなっている。		
25	コンテナ貨物取扱量の推移をみると、ずっと低迷しており今後増加に転ずるのか心もとない。仮に民営化するにしても、赤字の付けを市や市民に負わせてはならない。	官民挙げての国内外におけるポートセールス活動等の結果、平成24年度は5月に青島航路、10月に上海航路、今年3月に深セン航路が新たに開設され、コンテナ貨物取扱量は順調に推移しており、今後も川崎港の特徴を活かし、引き続き官民挙げたポートセールス活動を推進してまいります。また、民営化にあたっては、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の状況を見極めながら、慎重に判断してまいります。	D

(5) その他

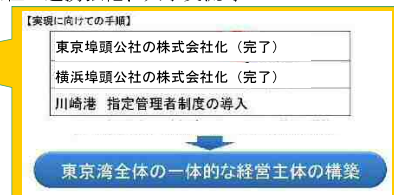
No.	御意見（要旨）	本市の考え方	区分
26	危険物についてもコンテナターミナルに至る既存インフラ（トンネル）の規制もありメリットが活かされていない。東扇島・水江町線（橋脚）の早期準備を望んでおります。	国の直轄事業であります臨港道路東扇島水江町線については、現在、用地の買収、詳細設計の実施、環境影響評価手続の準備等が進められており、現時点では平成29年度の供用開始予定となっております。本市としても、早期供用に向けて必要な準備を進めてまいります。	E
27	川崎港は、市民のための港（シビルポートアイランド）として出発したはずです。市民の期待と利益に反するようなものになってはならない。	段階的民営化を図る大きな目的は、京浜港の国際競争力の強化であり、それにより市域経済の活性化と市民生活の安定も図られるものと考えております。また、東扇島には、川崎マリエン（テニスコート、ビーチバレー場、バーベキュー場、展望室等）、東扇島西公園（釣りのできる公園）、首都圏の基幹的広域防災拠点としての役割を担う東公園（平常時には人工海浜、多目的広場、バーベキュー場、ドッグラン等の利用が可能）等も整備されており、市民の憩いの場として多くの市民や家族連れに利用されています。今後も市民が親しめる港づくりについても取組を進めてまいります。	E
28	温暖化やヒートアイランド現象を防止するため、船舶からの排ガスなど環境問題に万全を期すべきです。	環境対策については、アイドリングストップ運動の推進や、再生可能エネルギー活用施設等の導入の検討、ハイブリッドや電動式の荷役機械（クレーン等）の導入の検討など環境に配慮した施設整備等を推進してまいります。	E
29	関係法令はもちろんのこと、港湾労使の締結する中央・地区の産別協定（港湾労働に関するルール）を遵守すること。	指定管理者制度の導入や特例港湾運営会社の設立にあたっては、港湾の秩序の確立に混乱を生じさせることがないように、また、港湾労働者にしわ寄せがおよばないように配慮することなどについて、コンテナターミナルの運営主体の指導に努めてまいります。	E
30	施設管理権を盾に、関係団体の活動への介入を行わないこと。		E
31	港湾労働者の福利厚生施設の充実に協力すること。	現在、コンテナターミナル内には、労働者のための作業員詰所、休憩所、便所、自販機等が設置されていますが、今後は、民間から管理運営に関する提案を受けることなどで、福利厚生施設の充実やサービス向上につなげるよう努めてまいります。	E

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」
 ～両埠頭間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



国際コンテナ戦略港湾計画書概要版より

(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

- 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
- 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
- 川崎港の特徴を活かした港湾経営

2-1 (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るようになります。

(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 (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の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。

2-2 (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 ^{（イ）} ） 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	

川崎臨港倉庫 株式会社

川崎臨港倉庫株式会社が管理・運営する貨物保管施設は、千鳥町市営埠頭及び東扇島に立地し、川崎港を利用する海運貨物の倉庫需要に対応するなど川崎港の利便性の向上に寄与しております。また、首都高速湾岸線利用による首都圏への集配にも迅速に対応できる地理的条件を有しており、顧客のニーズは高いところです。

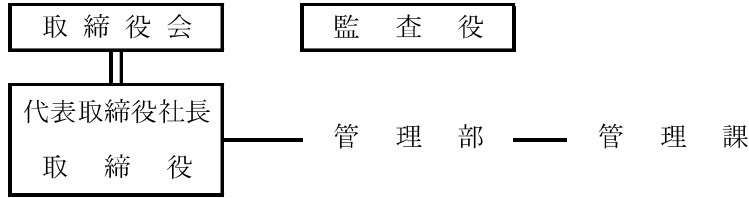
川崎港の利便性の向上に寄与する諸事業を通じ、川崎港の物流機能強化に貢献していくものです。

概 要

1 法人名	川崎臨港倉庫 株式会社	2 設立年月日	昭和 35 年 8 月 16 日
3 所在地	〒210-0865 川崎市川崎区千鳥町 22 番 3 号		Tel 044(266)8993
4 代表者名	代表取締役社長 永野 幸三		
5 所管部局	港湾局港湾経営部経営企画課		Tel 044(200)3047
6 資本金	100,000 千円 (平成 24 年 3 月 31 日現在)		
	[本市出資状況]	50,000 千円 (100,000 株)	50.0 %
	[他団体出資状況等]	5 団体 50,000 千円 (100,000 株)	50.0 %
7 株式	発行済株式数 200,000 株 (株式総数 800,000 株)		
8 決算日	毎年 3 月 31 日	9 定時株主総会	決算日から 3 箇月以内に開催
10 事業目的	(1) 倉庫業 (2) 倉庫、建物及び土地、その他施設の賃貸業 (3) 第 1 号、第 2 号に付帯、又は関連する事業		
11 法人 URL	http://www.rinko-soko.co.jp		

1 法人の組織 (平成 24 年 7 月 1 日現在)

(1) 機構図



(2) 役員・職員の数及び平均年齢

	常 勤			非 常 勤		
	合計	(うち市派遣)	(うち市OB)	合計	(うち市在職)	(うち市OB)
役員数	2名	0名	1名	7名	1名	0名
職員数	8名	0名	0名	1名	0名	0名
常勤役員平均年齢	62歳		常勤職員平均年齢	45歳		

(3) 役員名等 (*は常勤の役員)

- 【代表取締役社長】 *永野 幸三 (元港湾局長)
- 【取 締 役】 大村 研一 (港湾局長)、上村 昌明、坪島 利夫、田原 義朗、原 秀敏、清水 邦彦、*杉友 英春
- 【監 査 役】 中島 善男

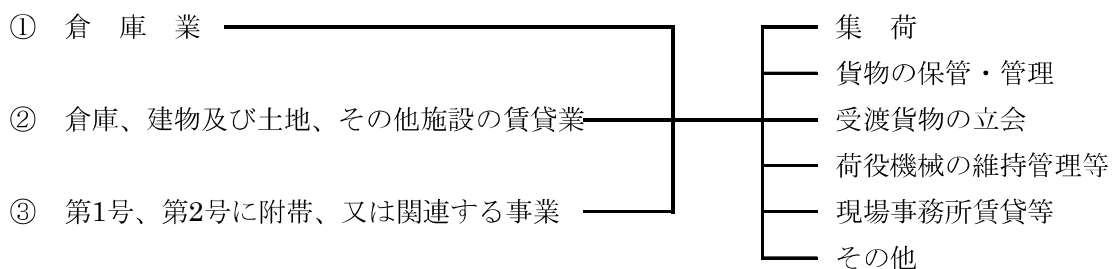
2 事業の概況 (平成 23 年度)

(1) 事業の概況

平成 23 年度中に複数のテントハウスの解約が決定していましたが、昨年の東日本大震災後緊急避難的な需要も生じ、東北方面で水揚げ予定だった輸入製材のテントハウスへの搬入や営業活動等により売上高は前年度に比べおよそ 9%増となり、また経常利益については、更なる経費削減に取り組んだ結果、前年度に比べ 45%増となりました。

(2) 事業の体系・実績

<事業の体系>



<事業の実績>

《貨物取扱量》

単位：トン

区分		21年度	22年度	23年度
倉庫貨物	入庫量	65,072	70,253	79,926
	出庫量	66,919	67,216	77,916

(注) 主な取扱貨物 倉庫貨物：輸入製材、合成樹脂、その他

3 収支及び財産の状況

単位：千円

区 分	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度
営 業 収 入	681,187	605,327	580,356	632,417
営 業 損 益	180,107	128,176	127,396	188,042
経 常 損 益	183,091	131,620	132,202	191,826
当 期 損 益	107,316	91,349	72,859	116,399
減価償却前当期損益	197,958	176,279	151,665	193,049
総 資 産	2,358,523	2,378,504	2,472,390	2,577,646
純 資 産	2,211,801	2,287,038	2,343,024	2,447,424
次 期 繰 越 損 益	79,524	75,874	66,734	71,134

(注) 記載金額は千円未満を切り捨てて表示しています。

4 市の財政支出等

単位：千円

区 分	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度
補 助 金	0	0	0	0
委 託 料	0	0	0	0
指 定 管 理 料	0	0	0	0
貸付金(年度末残高)	0	0	0	0
出資金(年度末状況)	50,000	50,000	50,000	50,000
(市出資率)	(50.0%)	(50.0%)	(50.0%)	(50.0%)

(注) 記載金額は千円未満を切り捨てて表示しています。