

民営化後の新潟港CTの状況



NIIGATA
PREFECTURE

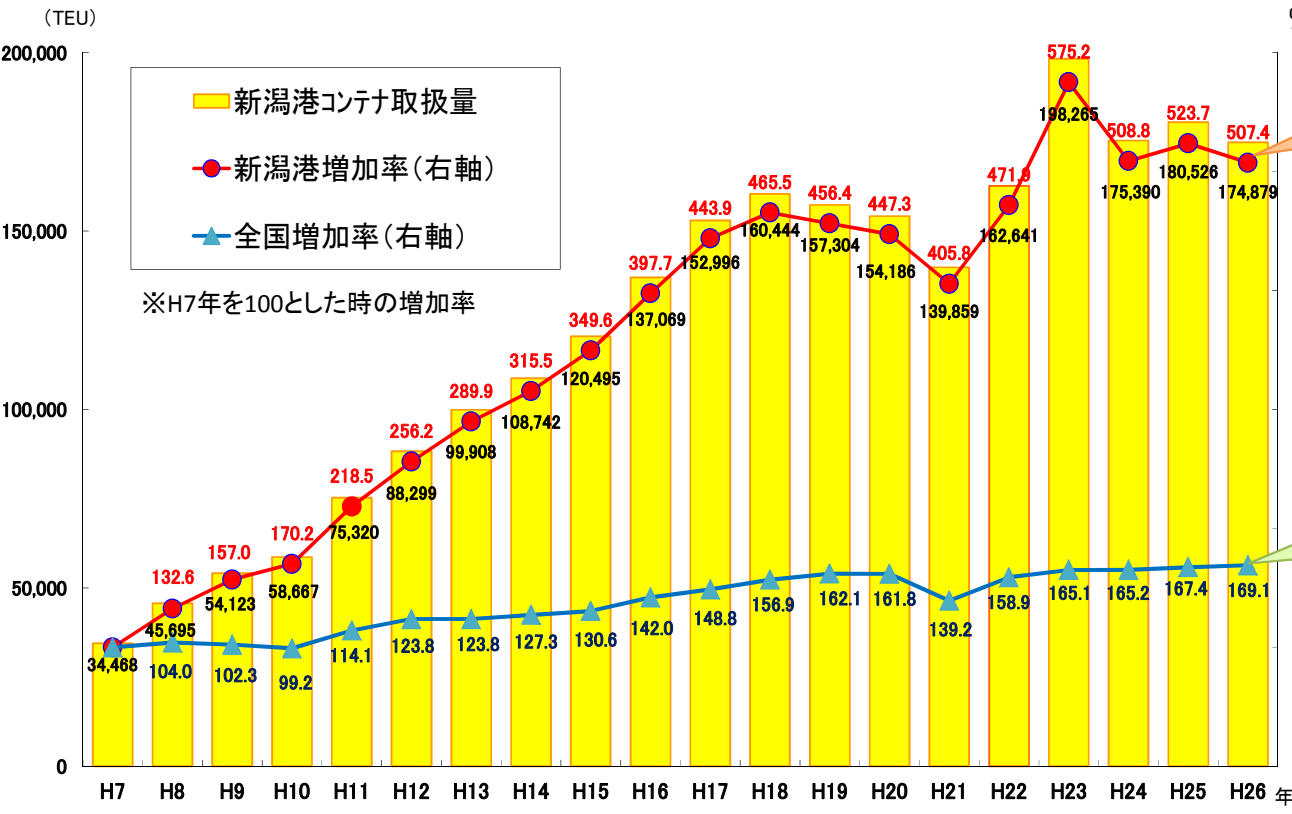
平成28年 3 月 8 日

新潟県交通政策局

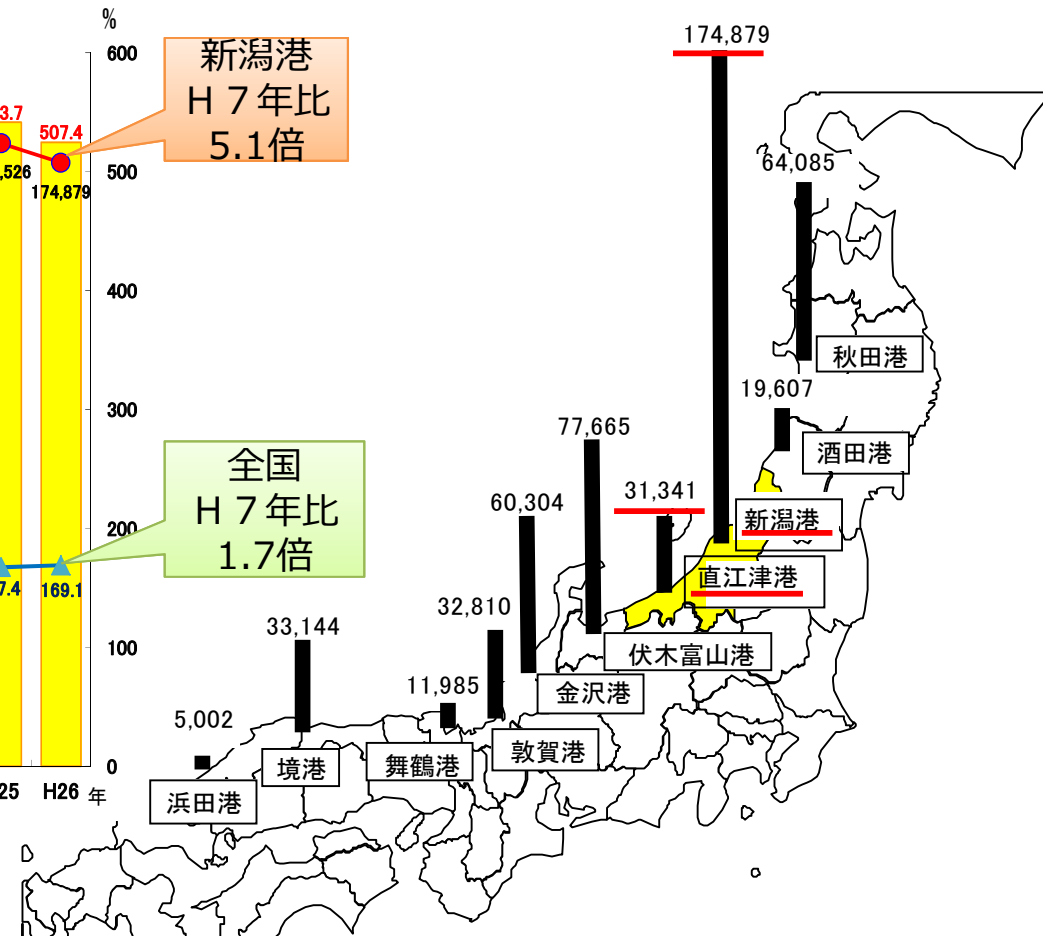
新潟港のコンテナ取扱貨物量

- 本州日本海側港湾で最大の取扱量
- 平成26年外貿コンテナ取扱貨物量は、全国第11位、本州日本海側港湾で第1位
- コンテナ取扱貨物量は全国平均を上回る増加率で推移

新潟港コンテナ取扱貨物量の推移
全国のコンテナ増加率との比較



本州日本海側港湾 コンテナ取扱貨物量 (H26)
[単位:TEU]

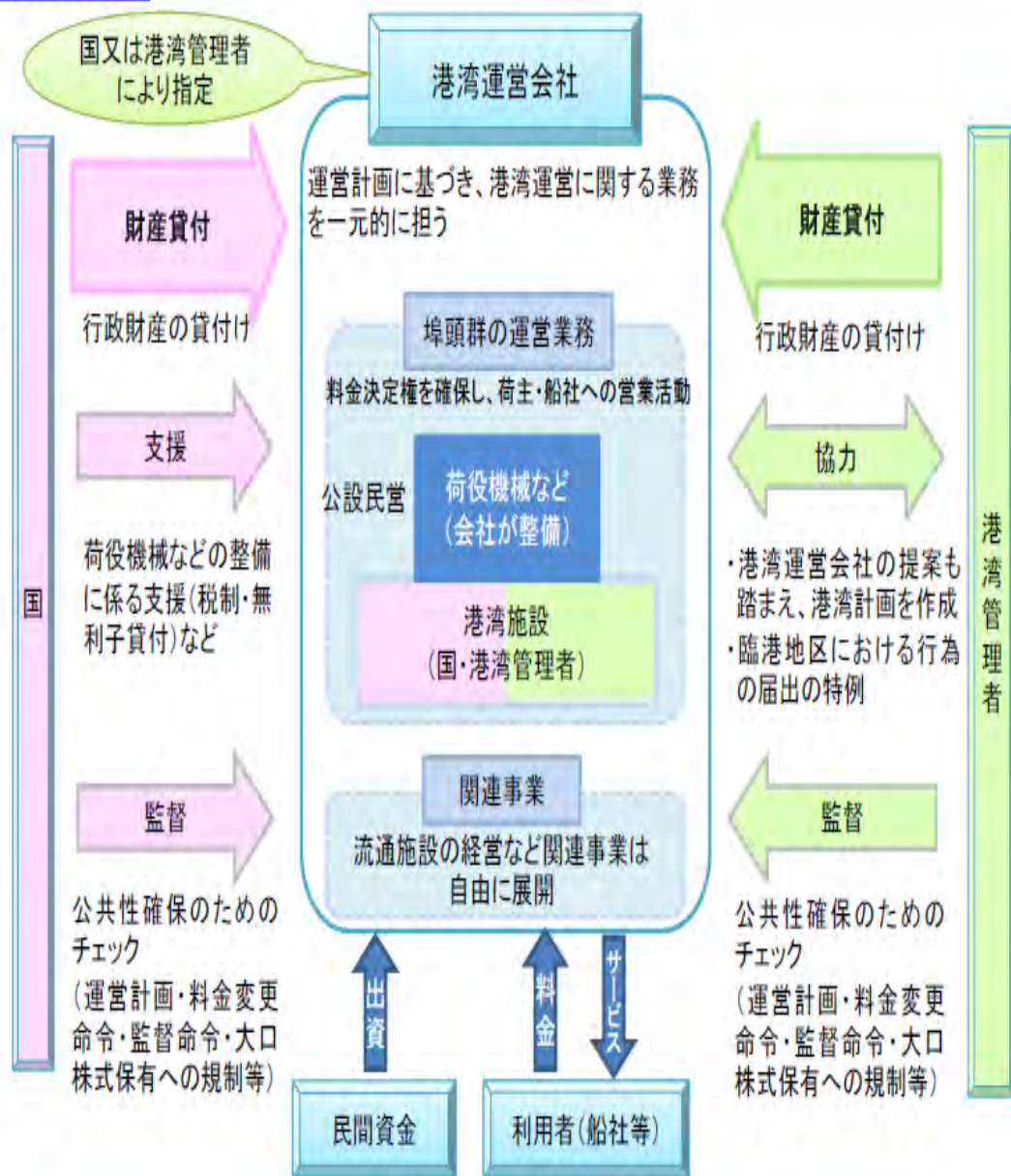


新潟港コンテナターミナル



コンテナターミナル民営化の制度概要

港湾運営の民営化



【『港湾運営会社制度』とは】

これまで主に地方公共団体が行っていた「港湾の管理運営」のうち、「港湾の運営」部分を港湾運営会社に担わせるもの

- ・「民の視点」を活かした効率的な港湾運営の実現のため導入
- ・港湾管理者等は、運営計画に基づき港湾運営を一元的に担う港湾運営会社を指定
- ・港湾管理者等は、岸壁等の行政財産を港湾運営会社に長期貸付け
- ・港湾運営会社は、施設の利用料金の決定権を得て、利用者から料金を徴収

⇒ 荷主・船社等に対し、港湾運営会社による戦略的な営業活動が可能に

【港湾運営会社制度の導入状況】

- H24.10.17 大阪港、神戸港
- H24.12.25 横浜港
- H26. 1. 8 東京港、川崎港
- H26. 1.20 水島港
- H26. 2.20 博多港
- H26. 3. 7 新潟港
- H26.11.12 名古屋港、四日市港
- H27.12.21 堺泉北港

新潟港コンテナターミナル民営化までの経緯

○港湾法の改正(交付:平成23年3月31日 施行:平成23年12月15日)

民の視点を取り込んだ港湾運営の一層の効率化を図るため、港湾の一体的な運営を可能にする
目的で、港湾運営会社制度を創設。

○新潟港が日本海側拠点港に選定(平成23年11月11日)

『日本海側拠点港の形成に向けた計画書』にコンテナターミナルの民営化を位置づけ

○民営化計画の策定(平成24年9月28日)

- ・新潟港コンテナターミナル民営化計画策定委員会で検討(平成23年度～)
- ・パブリックコメントの実施(意見募集期間:平成24年8月9日～31日)

○港湾運営会社の公募・選定(公募開始:平成25年5月22日 候補事業者決定:同年11月 8日)

- ・新潟港 港湾運営会社候補事業者選定委員会の開催
募集要項の検討、選定基準、審査方法の検討及び候補事業者の選定。

【候補事業者】 N-WTT((株)新潟国際貿易ターミナル)

○基本協定の締結(平成25年11月11日)

港湾運営会社の指定に必要な申請書の提出、事業実施に必要な貸付契約の締結を担保し、港湾運営会社制
度への円滑な移行を図るため締結

○国への同意申請と国の同意

- ・国へ港湾運営会社指定の同意を申請 平成26年2月5日
- ・国の同意 平成26年2月24日

○港湾運営会社の指定(平成26年3月 7日)

○長期貸付契約の締結(平成26年3月31日) ⇒ 4月1日から民営化移行

新潟港コンテナターミナル民営化の概要

- 競争力の高いコンテナターミナルを実現し、コンテナ取扱量の拡大を図るため、港湾運営会社制度の導入により民営化へ移行
- 平成26年4月に港湾運営会社(N-WTT)による運営を開始(事業期間:30年間)

【民営化の狙い】

港湾運営会社制度による「民の視点」を港湾運営に導入

- ・対船社交渉力の強化
- ・荷主サービスの向上
- ・運営の合理化・効率化



- 利用者にとって使いやすい、荷主・船社に選ばれる競争力の高いコンテナターミナルを実現
- コンテナ取扱量の一層の増加を目指す

【N-WTTの主な取組】

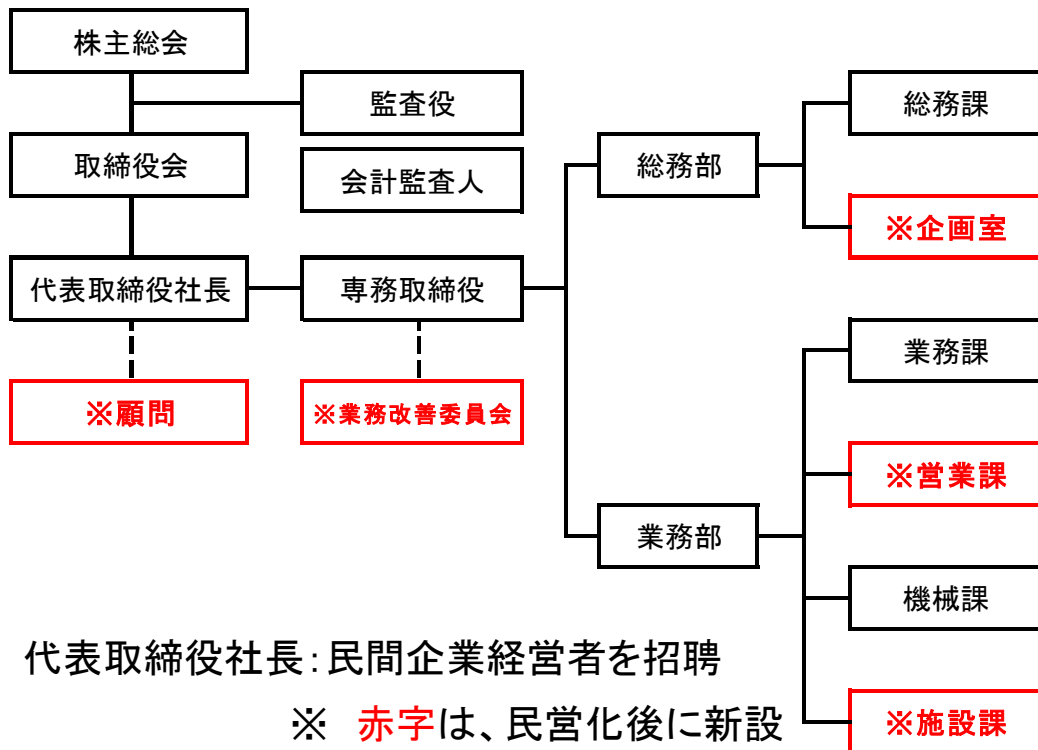
- ①営業活動の強化
経営・営業戦略を策定する企画部門及び集荷活動を行う営業部門を設置
- ②施設使用料金の差別化
他港と差別化を図るため、ボリュームインセンティブを実施
- ③効率的なターミナル運営
ヤードの有効利用や共同荷役の継続実施による合理化、効率化を実施

等

N-WTTの主な取組

①営業活動の強化

■ N-WTTの組織図



～荷主インセンティブ制度の創設～

○ターミナルの利用拡大を図り、コンテナ取扱貨物量の増加に結びつけるため輸入コンテナ貨物を一定量以上増加させた荷主にインセンティブを付与 ※平成27年度から実施

内 容

輸入コンテナ貨物を過去3か年度の最高実績と比べ100TEU以上増加させた場合に、「増加量×2,000円/TEU」を支給(上限100万円) ※小口貨物を混載させるものは除く

～行政との連携による荷主セールス～

【H26年度訪問件数】104件(県との共同97件、単独7件)

【H27年度訪問件数】124件(県との共同89件、単独35件)

※H27の件数は、H28.2末現在

～航路誘致に向けた船社セールス～

【H26年度訪問件数】8件(全て単独)

【H27年度訪問件数】8件(全て単独)

※H27の件数は、H28.2末現在

～新潟東港CT活性化協議会の設立～

・CTの活性化を図るため、営業活動方針の取りまとめや、関係機関との連携による集荷活動・航路誘致活動を実施

【関係機関】行政、金融機関、物流会社ほか

【取組実績】CTのPR(HPの充実など)

荷主・船社向けインセンティブの検討

集荷活動・航路誘致活動の検討

民営化後の新潟港へのシフト事例①

A社(県内企業、製造業) [輸入]

【従来】

過去に海上運賃の比較により利用港を決定

➡ 全量を**京浜港**から輸入

【提案内容】

- ・海上運賃と陸上運賃を合わせた**トータルコスト**での比較
- ・**BCP**の観点からも新潟港の利用を提案

【現在】

輸入の一部を新潟港へシフト

➡ **セカンドポートとしての新潟港の活用**

【シフト見込】 **約600TEU/年**

B社(県外企業、製造業) [輸出入]

【従来】

生産スケジュールの関係からリードタイムで利用港を決定

➡ 輸出入全量で**大阪港**を利用

【提案内容】

- ・国内での**陸送時間短縮及び陸送コスト削減**の観点で新潟港の利用を提案
- ・新潟県の**県外利用荷主支援制度**を活用したコストメリットの創出

【現在】

輸出入のほぼ全量を新潟港へシフト

➡ **メインポートとしての新潟港の活用**

【シフト見込】 **約500TEU/年**

民営化後の新潟港へのシフト事例②

C社(県内企業、製造業) [輸出]

【従来】

危険物貨物の輸送制限により航空便を利用

➡ 全量を**航空便**で輸出

【提案内容】

・港湾関係業者を含めた協議のうえ、**危険物貨物の船便での輸出体制を構築**

・新潟県の**輸出荷主支援制度**を活用したコストメリットの創出

【現在】

韓国向けの輸出の**ほぼ全量**を新潟港にシフト

➡ **物流コストの大幅削減に成功**

【シフト見込】 **約200TEU/年**

D社(県外企業、小売業) [輸入]

【従来】

過去にコスト・リードタイム等で利用港を決定

➡ 全量を**京浜港**から輸入

【提案内容】

・海上運賃と陸上運賃を合わせた**トータルコスト**での比較

・新潟県の**県外利用荷主支援制度**を活用した新潟港「使い勝手」の確認

【現在】

輸入の一部を新潟港へシフト

➡ **セカンドポートとしての新潟港の活用**

【シフト見込】 **約100TEU/年**

～船社インセンティブ制度の創設～

○航路の新規誘致や航路の定着を図り、コンテナ取扱貨物量の増加に結びつけるため、船社が負担する岸壁使用料を低減

運用時期	種類	内容
H26年度～ (H27.1以降)	①定率低減	一定の率を設定し、算出した額を毎月の岸壁使用料から低減
H28年度～	②シェア率低減	前年度のコンテナ取扱総量に対する船社ごとのシェア割合を低減率とし、算定した額を低減 (低減額＝予算配分額×シェア)
	③増加率低減	前年度より取扱量を増加させた船社に対して、増加率に基づく低減率を設定し、算定した額を低減 (低減額＝前年度岸壁使用料×低減率)

～WEBでリアルタイム情報を提供～

■コンテナターミナルコントロールセンター (NCTC)

<http://www.nctc.jp/>

👉本船予定: 本船の入出港や荷役の状況、注目情報等を随時更新

👉待機レーンモニタ: ターミナルの状況が3分毎に自動更新



～冬期の除雪対策～



融雪ヤード

降雪を感知すると自動的に地下水や海水を散水し、雪が積もることがない



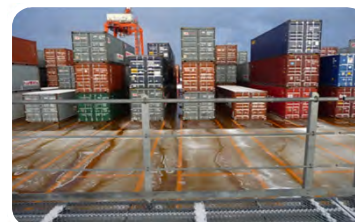
コンテナの屋根の除雪

スノードロッパーでコンテナ屋根の雪を落とす



機械除雪

融雪ヤード以外は、ショベルローダ、ドーザー等で除雪



特別搬出(冬期間のみ)

降雪によりゲートオープンができない場合も、融雪ヤード利用により搬出が可能

ご清聴ありがとうございました