



名古屋港埠頭株式会社

中期経営計画

(平成 28 年度～平成 30 年度)

平成 28 年 6 月

名古屋港埠頭株式会社

目 次

1	はじめに	1
2	経営理念	2
3	経営ビジョン	2
4	経営目標	3
5	取組施策	4
6	財務に関する計画	7

1 はじめに

中部地域には、自動車、工作機械、航空宇宙産業など、国力の源泉となっている世界的なものづくり産業が集積するとともに、約2,000万人の人々が暮らしていますが、名古屋港は、その産業や経済活動、人々の生活を物流面で支えています。

海外との輸送の主役である国際海上コンテナ輸送は、多種多様な貨物を取り扱うことから、グローバルに展開する企業のロジスティクス活動や人々の生活物資などの輸送手段として欠くことのできないもので、その輸送量も増加しています。

また、国内輸送においても、長距離大量輸送機関であるフェリー輸送が、環境面、トラックドライバー不足等からモーダルシフトの主力の一つの輸送手段としての大きな役割を果たしています。

当社は海陸の結節点となる国際海上コンテナターミナル及びフェリーターミナルの建設、管理、運営を行っており、地域社会にとって重要な役割を担っています。

当社は、昭和46年に設立された財団法人名古屋フェリー公社を母体とし、近年では平成24年12月に民営化し、その後、我が国港湾の国際競争力の強化を図るため創設された港湾運営会社制度の下、平成26年11月に名古屋港の特例港湾運営会社に指定されました。指定後は、自社施設に加えて新たに公共コンテナターミナル（飛島ふ頭北・南）等の管理運営を行っています。

そして、名古屋港のコンテナターミナルの一元的な管理運営を通してさらなる利用者サービスの向上とコスト低減を図っていくため、平成28年4月1日、当社は名古屋コンテナ埠頭株式会社（NCB）を吸収合併しました。

また、港湾運営会社制度では湾毎でのコンテナターミナルの効率的な運営を図るため、平成29年9月までに伊勢湾で一つの港湾運営会社による一元的な管理運営が求められており、四日市港の特例港湾運営会社の四日市港埠頭株式会社とともに検討を進めて参ります。

一方、当社を取り巻く経営環境は、近年の急速なコンテナ船の大型化の進展や港湾運営会社制度の創設等により大きく変化し、整備、管理運営の両面において、その対応が必要となっています。また、TPP（環太平洋パートナーシップ協定）等の通商政策交渉の進展による貿易の拡大、グローバル企業のサプライチェーン・バリューチェーンの変化等のメガFTA時代への対応も必要となってきます。このような環境変化に対応するため、当社は、ここに示す経営理念や経営ビジョンの下、お客様が満足するロジスティクスの提供を通じて地域経済の発展と人々の生活の向上に貢献していくため、本中期経営計画を策定し、その実現に取り組んで参ります。

2 経営理念

名古屋港埠頭株式会社は、中部圏の経済・産業活動や人々の暮らしを支える信頼の高い港湾インフラシステムの構築により、経済発展や豊かな社会の形成に貢献します。

3 経営ビジョン

- ① 常にお客様を尊重することを原点とし、お客様が満足するロジスティクスの提供を通じ、地域経済の発展と市民生活の向上に貢献する「信頼される会社」を目指します。
- ② コンプライアンス意識を徹底し、公正で透明性の高い「公明正大な会社」となります。
- ③ サービスの質と生産性の向上とともに、防災・安全への取り組みに努め、お客様に「安心して選んでいただける会社」を目指します。
- ④ 沿岸・海洋環境の保全と利益の創出を両立させることのできる「環境重視の経営を実現する会社」を目指します。
- ⑤ 情熱とチャレンジ精神を持って絶えず物流の革新に貢献する「ダイナミックな会社」となります。
- ⑥ 中部発、日本経済の活力を生み出すリーディングポートとして、「全社員の生きがいと夢を実現する会社」を目指します。

4 経営目標

計画期間内の経営目標を以下の5つとします。

- ①大型ガントリークレーンの複数基導入による利用者サービス向上
(20列を2基設置)
- ②管理運営費用の低減
(平成27年度比で10%(約1.3億円)を低減)
- ③効率化の取組み推進による利用者向け料率の合理化
(平成27年度比で使用料・貸付料を低減)
- ④環境配慮型照明の導入による消費電力低減
(飛島北・南を平成27年度比で30%を低減)
- ⑤健全な財務状況の維持
(会社運営上必要な資金確保と損益黒字の維持)

5 取組施策

計画期間内に重点的に取り組む施策を以下のとおりとします。

① コンテナ船の大型化への対応

近年、スケールメリットを追求した 20,000TEU 型の超大型コンテナ船が建造されるとともに、平成 28 年 6 月にはパナマ運河の拡張により 13,000TEU 型も通航可能となることから、今後、カスケードによって日本に寄港する基幹航路や東南アジア航路等のコンテナ船もさらなる大型化が進むと見込まれ、早急な対応が必要となっています。

【具体的な取組】

- ◇飛島ふ頭東側 R1/R2 岸壁の大水深化と既存 W93 岸壁との連続化
- ◆飛島ふ頭東側コンテナターミナルにおける荷役機械の大型化

② コンテナターミナルの一元的な管理運営

当社は平成 28 年 4 月 1 日に名古屋コンテナ埠頭株式会社を吸収合併し、飛島ふ頭東側コンテナターミナルの一元的な管理運営を開始するとともに、平成 29 年 9 月 11 日の特例港湾運営会社の失効期限までに伊勢湾で一つの港湾運営会社に移行していく必要があります。

また、飛島ふ頭南側コンテナターミナルでは平成 30 年 11 月末に国有岸壁の飛島コンテナ埠頭株式会社への直貸しが終了して港湾運営会社への直貸しに移行する見込みであり、さらなる効率的な運営により利用コスト低減とサービス向上を目指します。

さらに、鍋田ふ頭の第 3 バースは現在、特定埠頭運営事業により港湾管理者から名古屋ユナイテッドコンテナターミナル株式会社に貸し付けられていますが、当社は、伊勢湾で一つの港湾運営会社を見据えたなかで港湾管理者と連携して当該バースの管理運営体制のあり方も含め、名古屋港全体のコンテナターミナルの管理運営について検討を行っていく必要があります。

【具体的な取組】

- ◇飛島ふ頭東側コンテナターミナルの一元的な管理運営
- ◆伊勢湾で一つの港湾運営会社への移行
- ◇飛島ふ頭南側コンテナターミナルの管理運営体制の変更
- ◆鍋田ふ頭コンテナターミナルの管理運営体制のあり方の検討

③ 港湾利用の促進

近年、一部産業において国内回帰傾向がみられるものの円安のなかで輸出の増加につながらず、また、我が国の少子高齢化が進展するなかでは、従来のようなコンテナ輸送量の大幅な増加を期待することは難しくなっています。こうした状況のなか、背後圏の荷主ニーズにしっかり応えていくためにも利用者へのコスト低減とサービス向上により、港湾利用を促進していく必要があります。

また、今後、名古屋港背後の高速道路ネットワークは環状道路網を中心に充実していくことが見込まれるとともに、周辺の企業立地用地も比較的多いことから、地元自治体等と連携して集荷に繋がる企業誘致活動にも積極的に参画して港湾利用の拡大を図ります。

さらに、ポートセールスについても通商政策の進展による企業動向を踏まえ、株式会社の創意工夫や自由度を活かし、ターゲットを絞りながら具体的な利用促進活動を展開します。

【具体的な取組】

- ◇整備・管理運営費の低減による利用者コスト低減への反映
- ◆利用者ニーズを的確・迅速に反映した利用者サービスの向上
- ◇戦略的なポートセールスの実施

④ 安心、安全かつ環境に配慮した港づくり

コンテナターミナルやフェリーターミナルは経済産業活動を支える重要な社会基盤であり、自然災害や事故等を始めとする様々にリスクによってその機能が中断、休止することは経済活動や社会生活に極めて大きな影響が生じることから、ハード・ソフトの両面から事前対策を講じていく必要があります。

このため、国の事業である飛島ふ頭東側のR1/R2岸壁の耐震強化と連携してその上物施設の整備や埠頭保安設備の更新を行うとともに、埠頭保安規程の見直しや経営維持の観点から当社の業務継続計画の策定に取り組みます。

また、低炭素社会の実現に向けて消費電力の少ない照明設備の導入など、環境に配慮した施設整備や運営に取り組みます。

【具体的な取組】

- ◇飛島ふ頭東側コンテナターミナルのR1/R2における耐震性の強化
- ◆飛島ふ頭東側コンテナターミナルの埠頭保安管理規程（SOLAS）の更新
- ◇名古屋港埠頭株式会社業務継続計画（BCP）の策定
- ◆照明設備等の環境に配慮した施設の導入

⑤経営基盤の強化

貸付契約の更新を迎える飛島ふ頭東側コンテナターミナルのR1/R2及びR3については、岸壁改修工事の影響も踏まえて利用者と十分に協議しつつ、適切な契約の締結を行うとともに、従量制のコンテナターミナルの利用促進により安定した収入の確保を図ります。

また、当社が管理運営するコンテナターミナルの範囲の拡大に伴い、人件費等を含めた管理運営費や整備費の低減に努め、財務基盤の安定化を図ります。

さらに、株式会社の創意工夫や自由度を活かしながら、既存施設の有効活用や関連事業における新たな収益源の確保に努めます。

【具体的な取組】

- ◇R1/R2 岸壁改修工事を踏まえた適切な賃貸借貸付契約の締結
- ◆各種コスト（設備投資・維持修繕・管理運営コスト）の低減
- ◇効率的な業務を行うための人事組織体制の適宜見直し
- ◆フェリーターミナルの有効活用の検討
- ◇コンテナ・フェリー事業に附帯する新たな収益源の検討

【計画期間内の主な設備投資計画】

事業	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度～
①飛島ふ頭南 6号 ガントリークレーン増設	●————●			
②飛島ふ頭南 1号 ガントリークレーンリプレイス		●————●		
③飛島ふ頭南 2号 ガントリークレーンリプレイス			●————●	
④NCB ヤード地盤改良			●————→	
⑤NCB 5号・6号 ガントリークレーン延命化			●————●	
⑥飛島ふ頭北・南 保安対策設備		●————●		

6 財務に関する計画

【損益計算書】

単位：百万円

科目	平成 27 年度 (第4期)	平成 28 年度 (第5期)	平成 29 年度 (第6期)	平成 30 年度 (第7期)
売上高	4,851	5,878	5,897	5,947
売上原価	3,955	4,648	4,608	4,667
売上総利益	895	1,230	1,289	1,280
販売費及び一般管理費	324	435	435	434
営業利益	571	795	854	846
営業外収益	11	9	9	9
営業外費用	57	58	44	37
経常利益	526	746	819	818
税引前当期純利益	526	746	819	818
法人税等	△6	91	247	247
当期純利益	532	655	572	571

【資金残高】

単位：百万円

科目	平成 27 年度 (第4期)	平成 28 年度 (第5期)	平成 29 年度 (第6期)	平成 30 年度 (第7期)
期末資金残高	1,290	1,780	1,524	1,445