

附 属 资 料

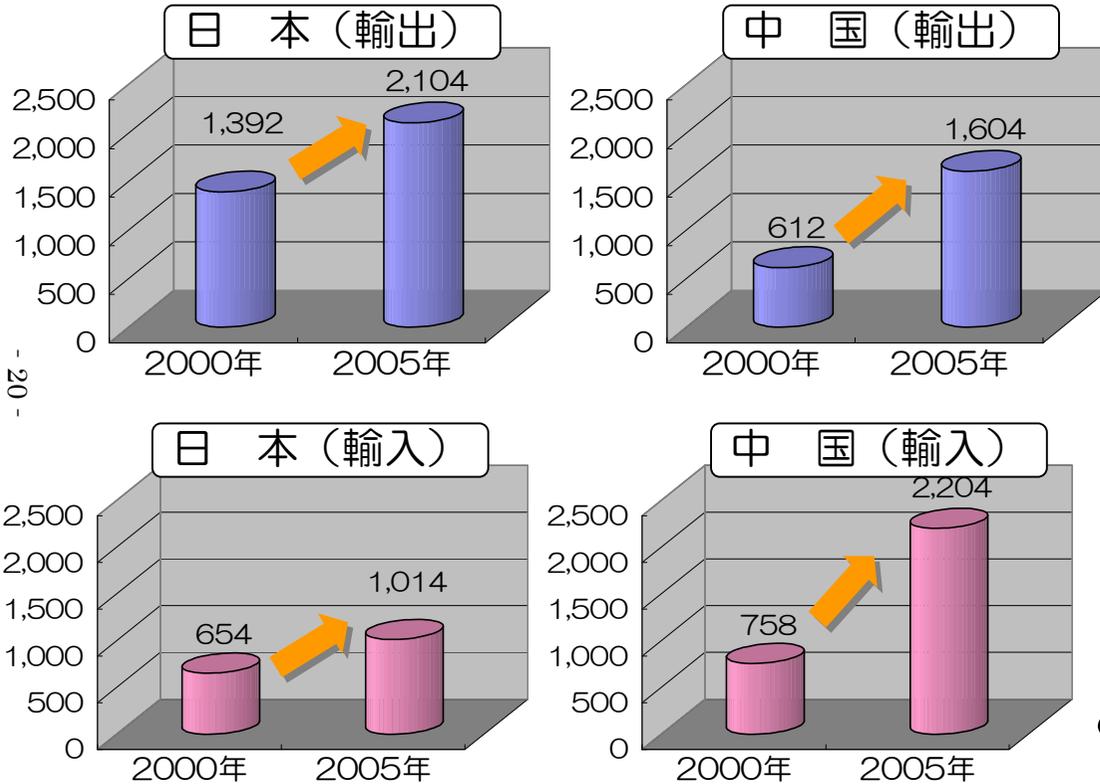
附 属 資 料 目 次

国際分業の深化と中間財流通の増大	20
世界の海上コンテナ物流と日本のシェア	21
北米航路、欧州航路における日本寄港の航路数の低下	22
基幹航路コンテナ船 船型別シェアの推移（2006年－2010年）	23
超大型コンテナ船の就航見込み	24
アジア諸港の概ね10年間の大水深岸壁整備計画（水深16m以深）	25
東京港の相手地域別貨物量の動向 ーアジア経済の影響が大ー	26
既定計画推計値を超えるコンテナ貨物量の増加	27
京浜港の連携強化	28
臨海部全体の交通ネットワークの充実・強化	29
諮問文	30
経営戦略検討部会検討経過	33
東京都港湾審議会経営戦略検討部会委員名簿	34

国際分業の深化と中間財流通の増大

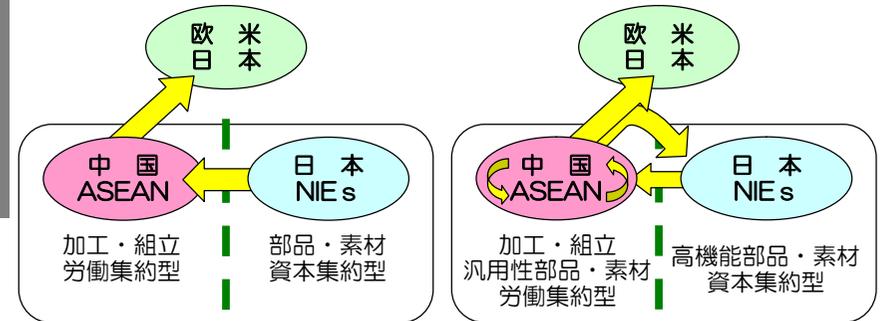
OEPA/FTA による関税障壁の低下等背景に、
東アジアにおける中間財貿易は急速に進展
○「三角貿易+中間財相互供給」からなる「多国間工程分業」が進展

東アジア域内における中間財貿易額の推移 単位：億ドル



資料：独立行政法人経済産業研究所「REITI-TID2006」より作成
EPA (Economic Partnership Agreements) 経済連携協定
FTA (Free Trade Agreement)：自由貿易協定

東アジアの多国間工程分業の進展

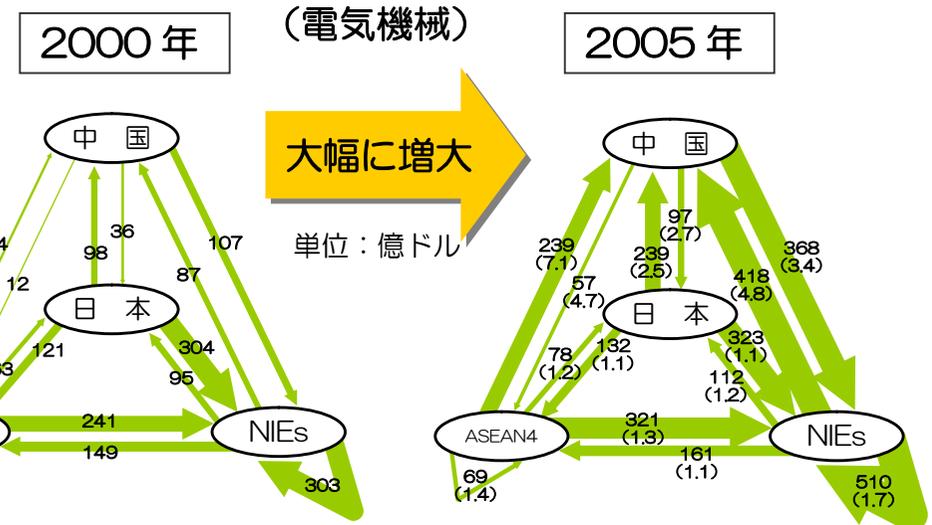


＜三角貿易＞

＜三角貿易+中間財相互供給＞

資料：通商白書 2007（経済産業省）より
注）NIEs：韓国、台湾、シンガポール
ASEAN：インドネシア、シンガポール、タイ、フィリピン、マレーシア、ブルネイ、ベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジア

東アジア域内における中間財貿易額の変化



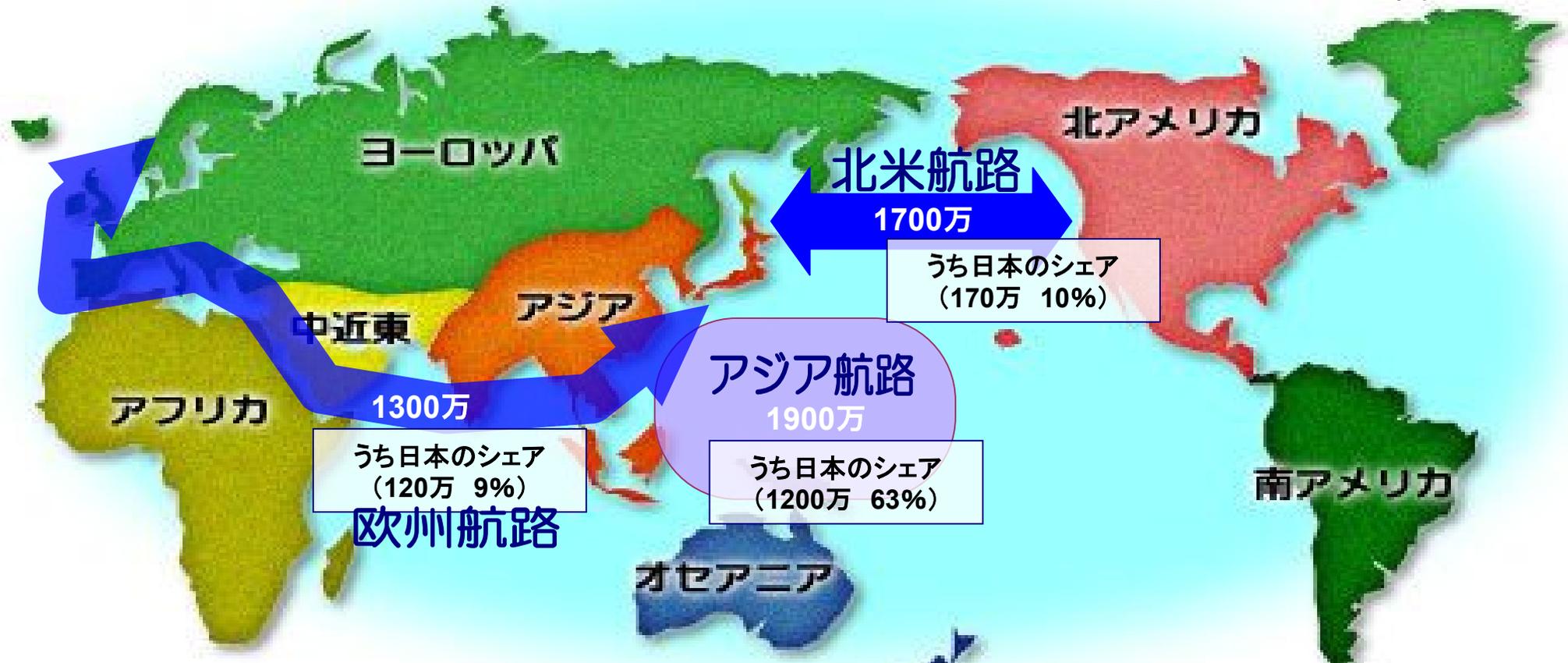
資料：通商白書 2007（経済産業省）より作成
2005年の（ ）内は2000年との比率
注）ASEAN4：インドネシア、タイ、フィリピン、マレーシア

世界の海上コンテナ物流と日本のシェア

世界のコンテナ物流に占める各航路の取扱量及びシェア率(2005年)

(参考) 合計(100%) 8820万	北米航路 1700万(19%)	欧州航路 1300万(15%)	アジア航路 1900万(22%)	その他 3920万(44%)
---------------------------	--------------------	--------------------	---------------------	-------------------

単位:TEU



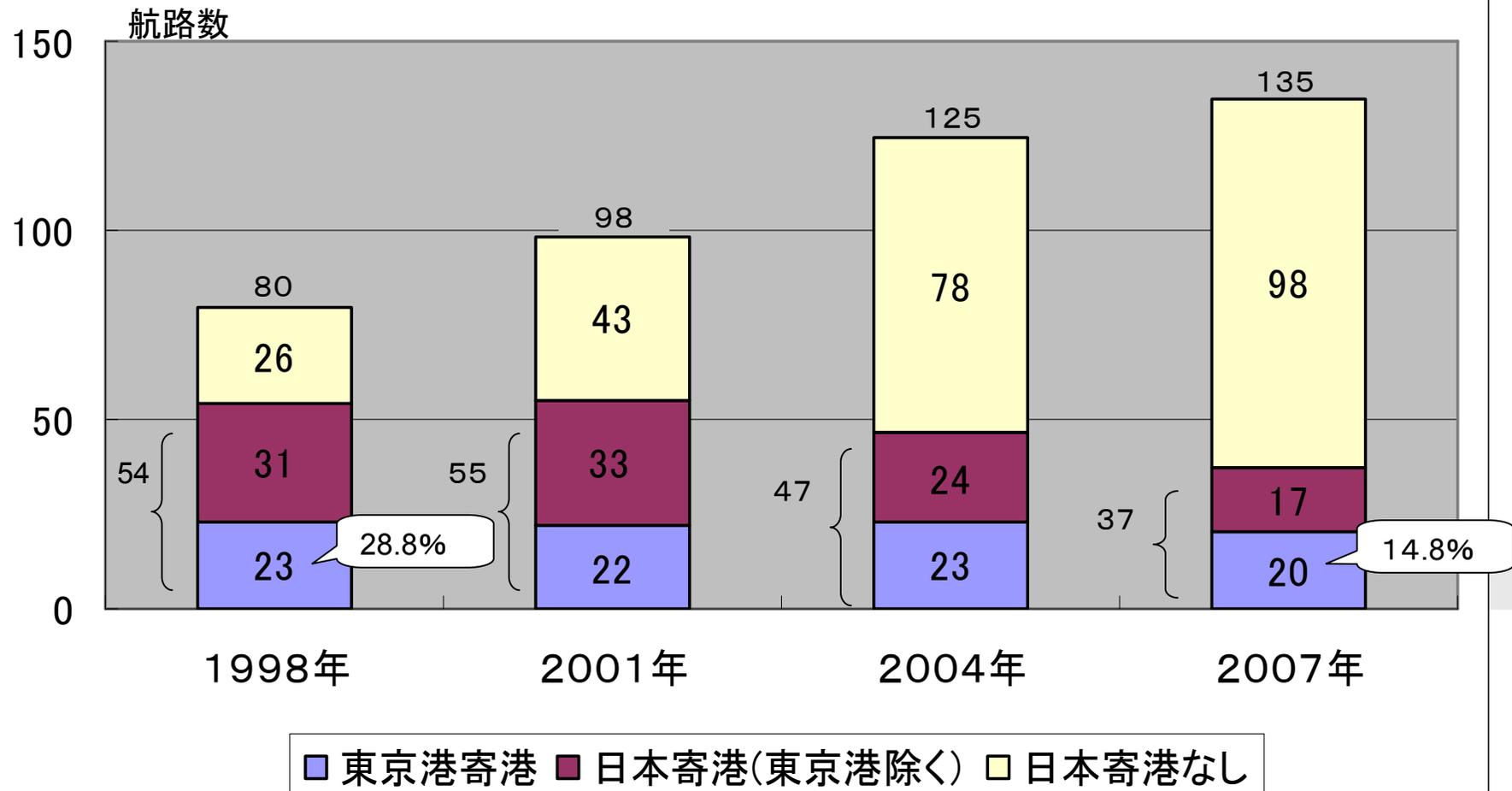
注1：図中航路 上段航路中数字：全世界コンテナ物流(8820万TEU)に占める各航路の取扱量

下段枠内数字：各航路における日本の取扱量及びシェア率

注2：TEU=20フィート(コンテナの長さ)換算のコンテナ個数の単位

資料：「世界のコンテナ船隊及び就航状況2005年版(日本郵船調査グループ)」、「海運市況(商船三井)」より作成

北米航路、欧州航路における日本寄港の航路数の低下

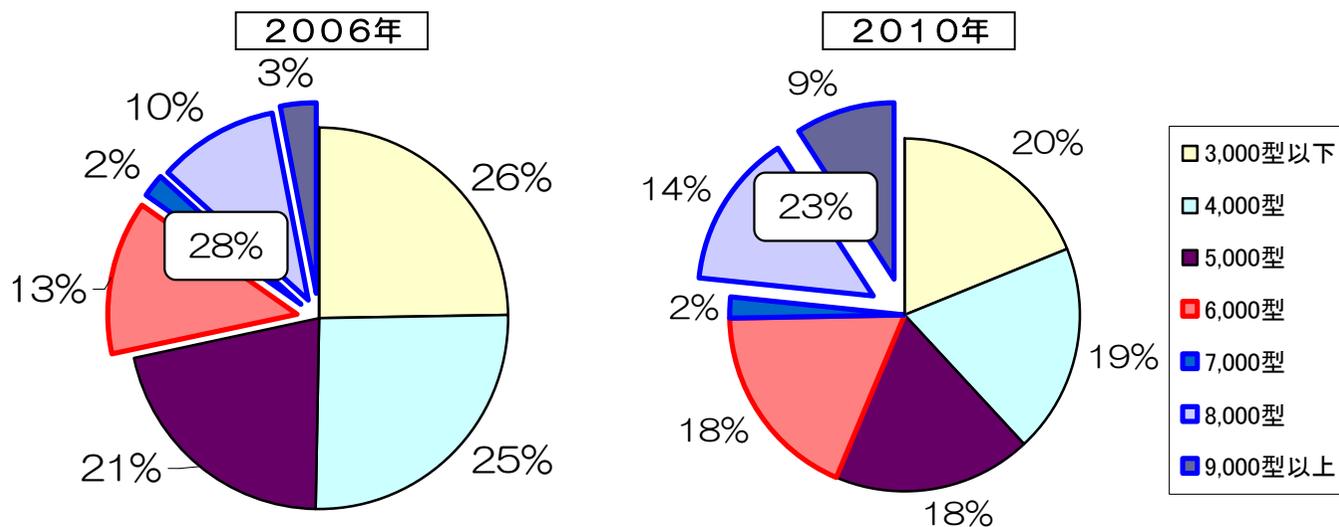


国際輸送ハンドブック（オーシャンコマース）より算出

アジアへの航路が急増する中、東京港を含む日本港湾への寄港率は相対的に低下している

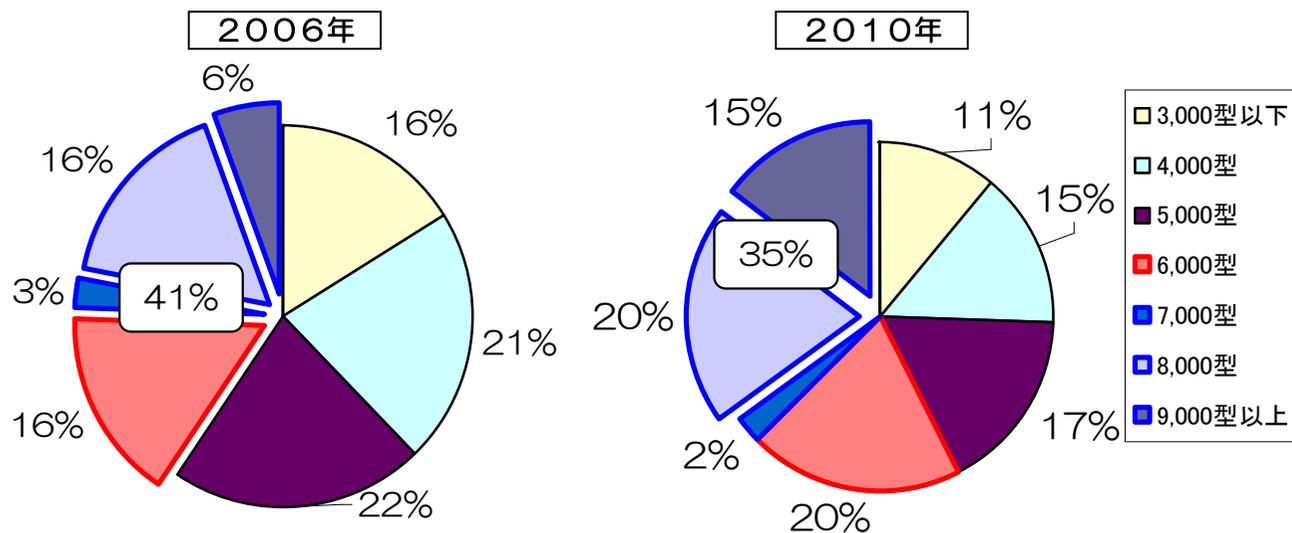
基幹航路コンテナ船 船型別シェアの推移（2006年－2010年）

アジア/欧州・北米航路 船型別隻数（全体）



○2010年時点、8000TEU 級以上の
隻数は 23%
○2006年時点の、
6000TEU 級以上のシェアに相当

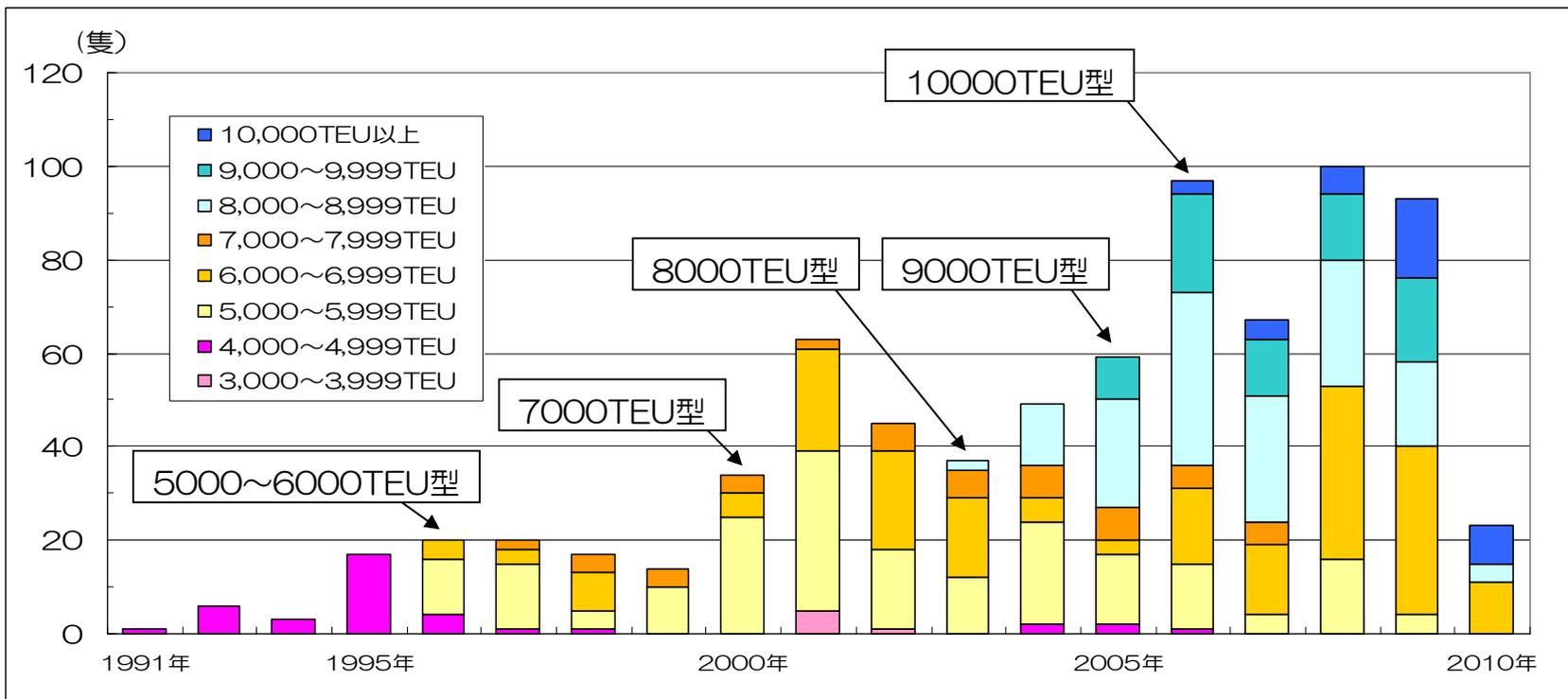
アジア/欧州・北米航路 船型別船腹量（全体）



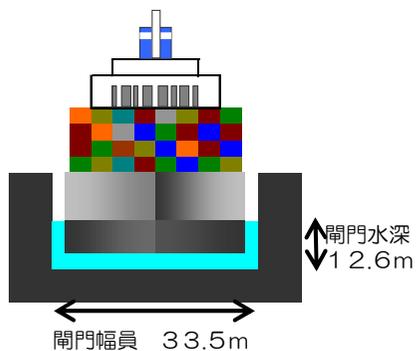
○2010年時点、8000TEU 級以上の
船腹量は 35%
○2006年時点の、
6000TEU 級以上のシェアに相当

資料：世界のコンテナ船隊および就航状況 2007（日本郵船）、
Clarkson Research Services Ltd,
「Clarkson Containership Register 2007」より作成

超大型コンテナ船の就航見込み

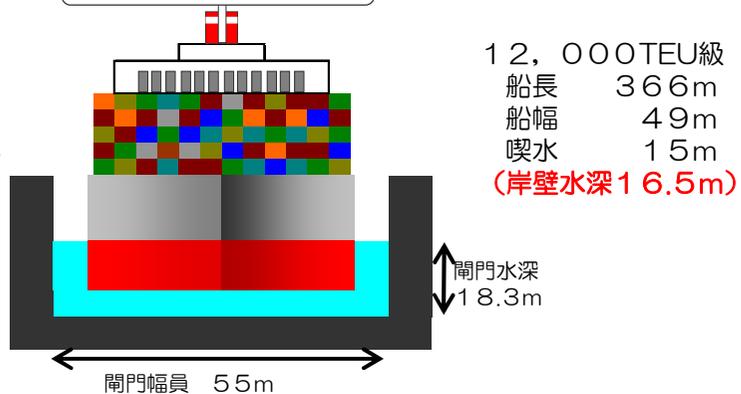


従来のパナマックス船

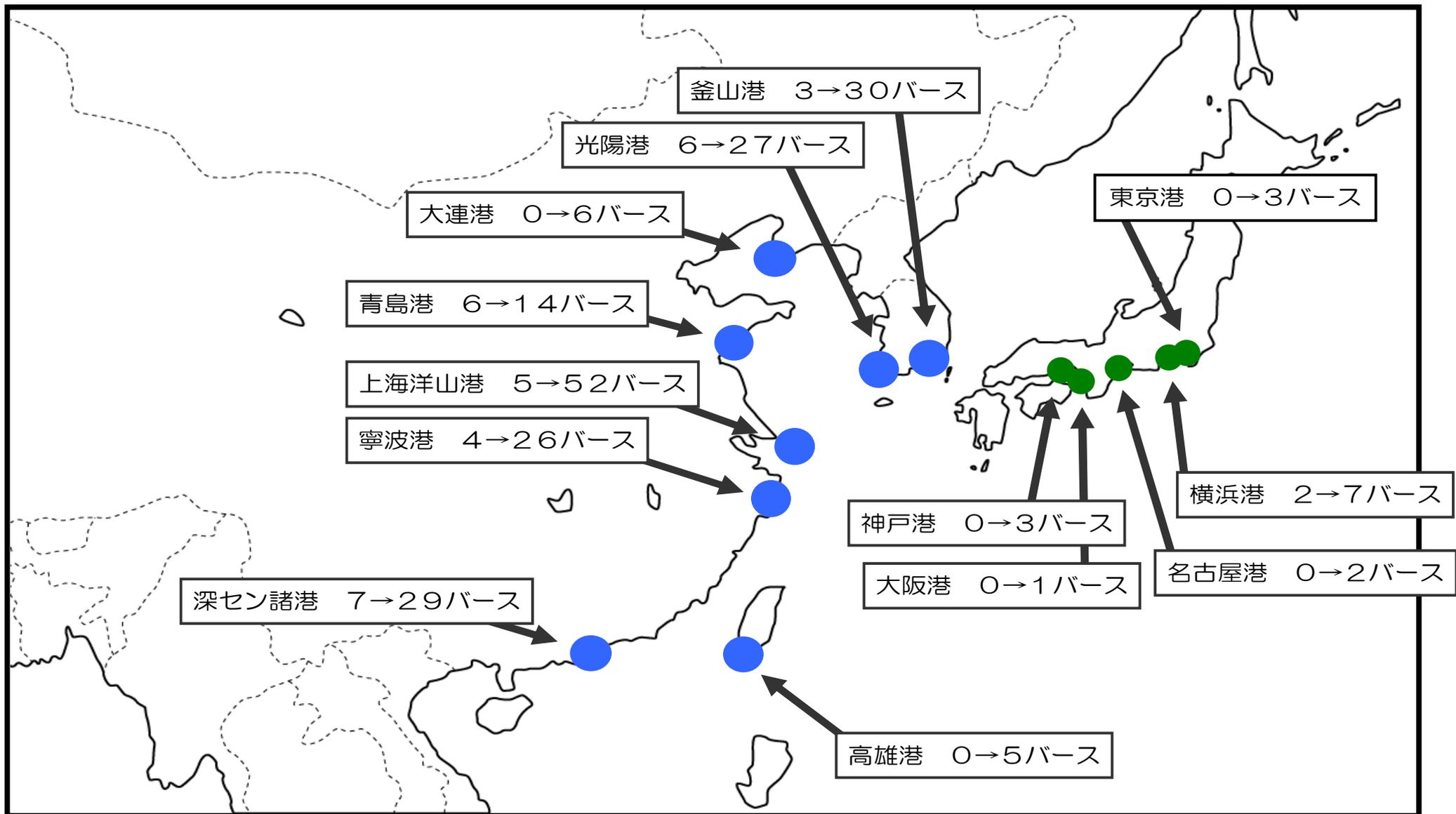


2015年
パナマ運河拡張予定

ポスト-パナマックス船



アジア諸港の概ね10年間の大水深岸壁整備計画（水深16m以深）

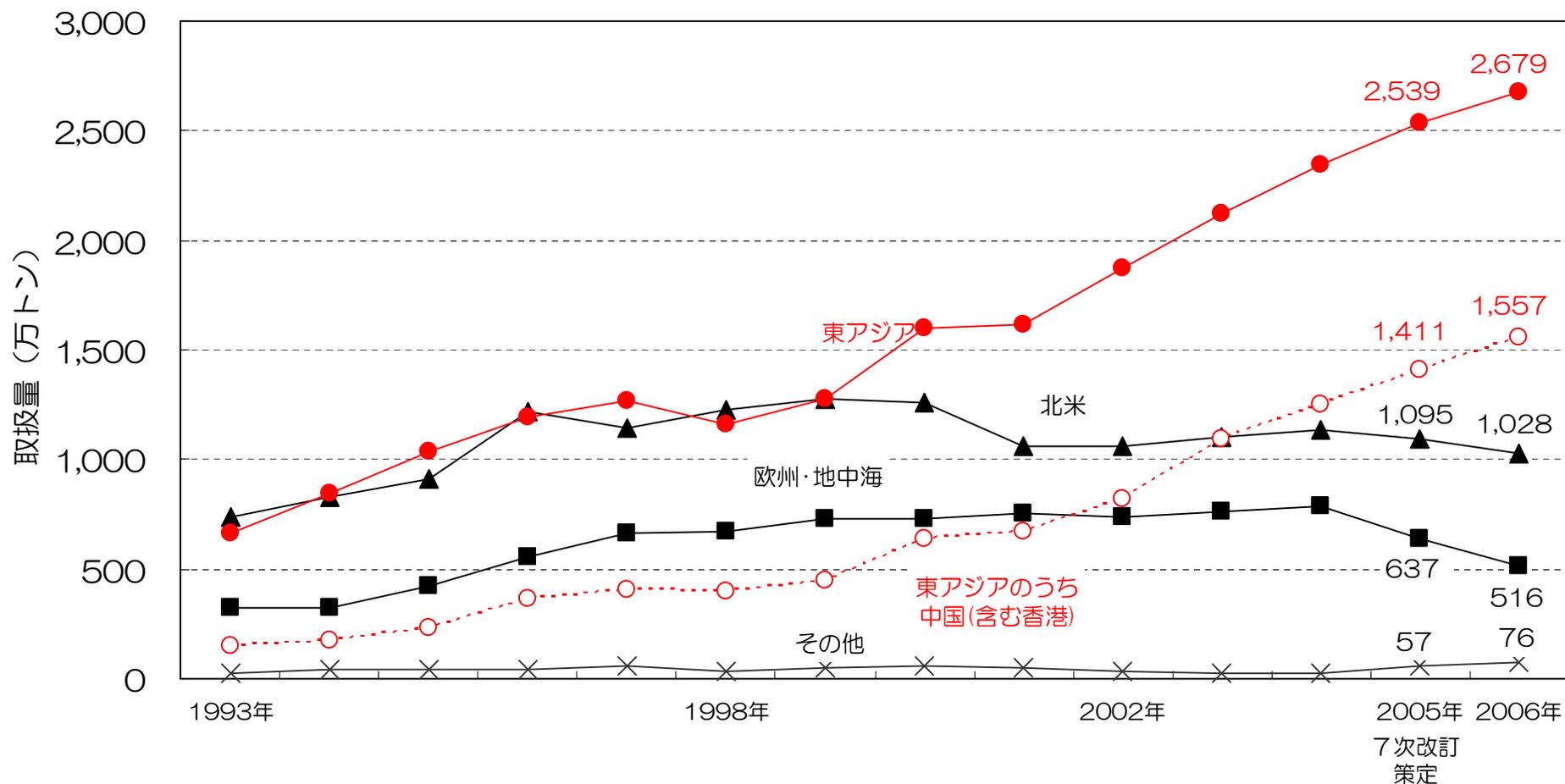


資料：国土交通省資料より作成

東京港の相手地域別貨物量の動向 —アジア経済の影響が大—

○計画改訂後も引き続き、東京港の外資コンテナ貨物は対アジア貨物の伸びが顕著
 ○対中国貨物と同傾向であり、中国との交易活発化の影響と推定

外資コンテナ貨物の相手地域別貨物量の推移（輸出入計）

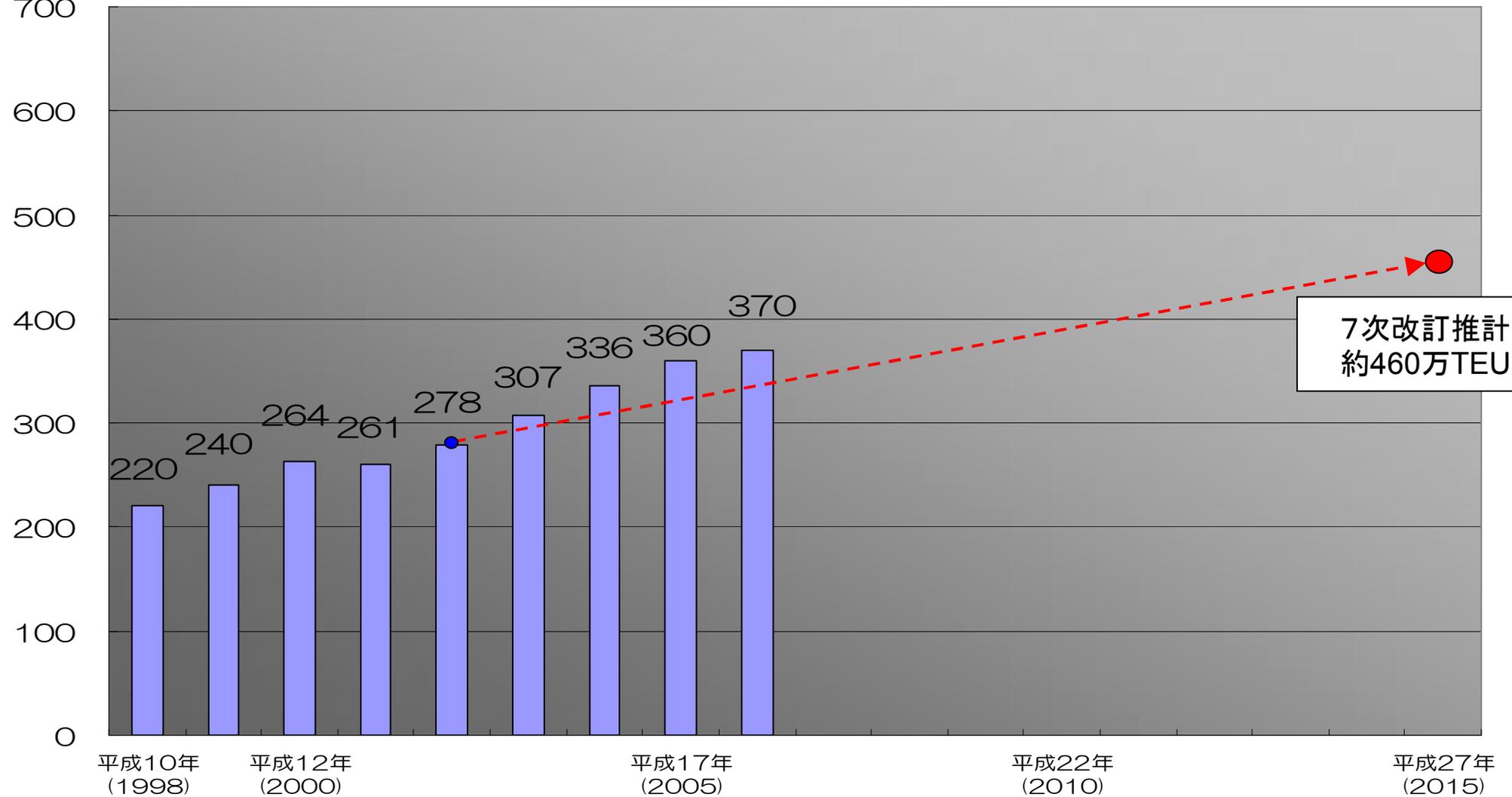


資料：東京港港勢より作成

注) 東アジア：中国、韓国、ASEAN、台湾、香港

既定計画推計値を超えるコンテナ貨物量の増加

取扱個数
(万TEU)
700



注：本資料は外貿（輸出入合計）個数の推移である

資料：第7次改訂港湾計画、東京港港勢から作成

京浜港の連携強化

● これまでの取組以上の連携強化を目指し、三港間で基本合意書を締結

一層の連携強化により・・・

- ① 規模拡大による世界港湾における**存在感の増大**
- ② 広域連携による**コスト削減、利用者サービスの向上**
⇒ 東京湾の集荷力の強化、基幹航路の維持拡大

《 三港港湾管理者による基本合意書の締結 》

- ① 港湾コスト低減などの三港で連携して取り組む課題・・・6項目
- ② 課題解決に向けた**京浜港共同ビジョン**の策定
今後の港湾運営や港湾整備のあり方など、三港の将来像を描く

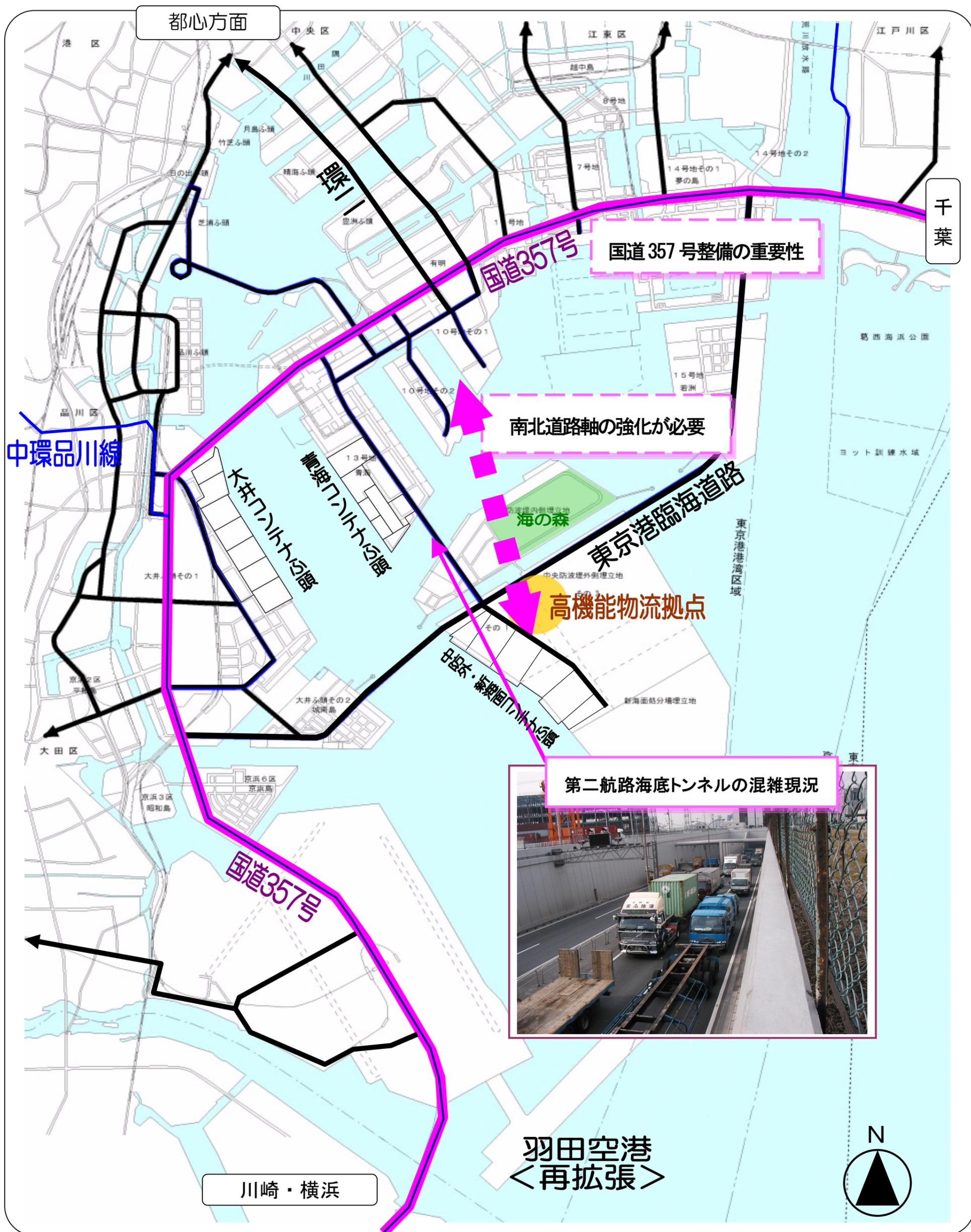
【基本合意により、連携して取り組む課題】

①	港湾コスト低減による国際競争力の強化
②	港湾利用手続きの統一化、簡素化による利便性の向上
③	内貿振興、内陸部の物流体系を踏まえた国内ハブ機能の強化
④	東京湾全体を視野に入れた合理的かつ効果的な、施設及び機能の配置
⑤	環境対策、水上交通網形成、震災対策など広域的課題への対応
⑥	国制度の改善、国からの重点投資の確保

[平成20年度より、直ちに着手する項目]

- ・ 入港料の一元化
- ・ 申請書などの様式の統一化、手続きの簡素化

臨海部全体の交通ネットワークの充実・強化



諮 問 文

諮問事項

「東京港の今後の港湾経営戦略」について

— 諮問の趣旨及び諮問事項の説明 —

平成19年12月21日

1 諮問の趣旨

- (1) 今日の東京港は、首都圏4,000万人の住民生活と産業活動を支えるメインポートとして重要な役割を担うとともに、年間4,200万人の来訪者で賑わう臨海副都心をはじめとした東京の臨海地域の多彩な街づくりに貢献するなど、多様な役割を果たしている。

こうした東京港の整備は、平成17年度に策定した「第7次改訂港湾計画」に基づき推進しているところである。

- (2) しかし、東京港の物流機能分野の将来像については、昨今の物流動向が、第7次改訂港湾計画の取りまとめ以降、大きな変化を見せていることから、再検証が必要な状況となっている。

例えば、近年、海運業界ではスケールメリットを生かした経済性追求の結果、さらなるコンテナ船の大型化が図られる一方、パナマ運河の拡張計画もあり、その流れは従来の想定を超えるものとなりつつある。

また、成長著しい中国をはじめとするアジア諸国との輸出入の伸びに加え、高度な技術を要する自動車・精密機器・電機に関連製品や部品の輸出入が順調に推移するとともに、貨物輸送の小口化等も見られるなど、港湾貨物量の動向に変化がみられる。

(3) このように港湾を取り巻く状況が日々急速に変化する中、東京港の対応が遅れるならば、基幹航路の超大型船の寄港は困難となり、大規模な港湾整備を進めているアジア諸港からのフィーダー輸送に依存することになりかねない。そうなれば、輸送コストやリードタイムの増大による直接的な物流経費や間接的な在庫経費の増加など、首都圏経済は、多大な損失を被る恐れがある。

また、このまま取扱貨物量が計画を上回り、適切な対応を怠れば、臨海部全体の交通混雑を助長する結果を招きかねない状況にある。

(4) そこで、今後の東京港における港湾物流施設整備に際しては、アジア地域との貿易の一層の拡大の可能性や、世界的なコンテナ船の大型化に対応したふ頭施設の整備・再編のあり方等を検討する必要がある。

また、首都圏3環状道路整備の進捗に伴い、首都圏や東日本において営まれる物流の効率化が進展すると見込まれる中、内陸部も包括する物流体系も視野に入れた首都圏ゲートウェイのあり方も再検証していく必要がある。

さらに、貨物量の増加が見込まれる中、臨海部全体の交通円滑化に向けた道路ネットワークのあり方についても、再検証を行う必要がある。

こうした諸課題に対応していくため、東京港の役割を踏まえた、今後の港湾経営戦略について諮問するものである。

2 諮問事項の説明

港湾を取り巻く諸情勢が急速に変化する中、東京港が首都圏のメインポートとしての地位を維持し、発展させていくため、以下の項目等の検討をもとに、東京港の港湾経営戦略について取りまとめるよう諮問する。

- (1) 東京港を取り巻く経済情勢の変化（現状分析）
 - ・ 企業立地の国内回帰など東京港を取り巻く産業構造の変化
 - ・ 道路ネットワークの拡大による物流圏の拡大
 - ・ 物流構造の変化（サプライチェーンマネジメントの進展など）
 - ・ 首都圏経済・貨物量の動向

- (2) 大井・青海の既存ふ頭を含めたコンテナふ頭整備のあり方
 - ・ コンテナ船の大型化に対応したふ頭機能のあり方についての基本的な方向

- (3) 臨海部全体の交通円滑化を視野に入れた道路ネットワークのあり方
 - ・ 今後の貨物量の動向に対応し、臨海部全体での交通円滑化に向けた道路ネットワークのあり方の基本的な方向

- (4) 東京港の役割を踏まえた港湾経営の方向性
 - ・ 東京港埠頭公社の民営化を契機とする、港湾コストの更なる低減、一層のサービス向上
 - ・ 自治体の多様な行政施策（都市機能と物流機能とを調和する施策、住民生活やものづくりなどの産業活動を支える関連施策等）の特性を踏まえつつ、東京湾全体の総合力を高めるような戦略的な港湾経営の指針

経営戦略検討部会検討経過

都港湾審議会／検討部会	主な検討内容
第78回東京都港湾審議会 (平成19年12月21日)	<ul style="list-style-type: none"> ・都知事から都港湾審議会へ「東京港の今後の港湾経営戦略」についての諮問 ・検討部会の設置
検討部会東京港視察 (平成20年2月8日)	<ul style="list-style-type: none"> ・東京港の現状と課題
第1回検討部会 (平成20年2月18日)	<ul style="list-style-type: none"> ・主要品目貨物量 第7次改訂時の推計値の修正の必要性 ・船舶の大型化について 欧州航路の貨物増加に伴う、大型船建造の急増
第2回検討部会 (平成20年5月15日)	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物量について 荷主等アンケート、ヒアリング等を基に修正した貨物量推計 ・船舶の大型化について 大型船の東京港寄港可能性と対応可能なふ頭整備の必要性 ・道路交通ネットワークについて 新たな南北道路軸の必要性 ・港湾経営戦略について 新会社の税制的優遇措置による港湾コスト低減の可能性 三港連携の基本合意を基に、今後、多方面での連携の推進
第3回検討部会 (平成20年6月12日)	<ul style="list-style-type: none"> ・答申案について
第79回東京都港湾審議会 (平成20年7月24日)	<ul style="list-style-type: none"> ・検討部会より都港湾審議会への答申案報告

東京都港湾審議会

経営戦略検討部会 委員名簿

(五十音順)

委員氏名	役職等
岡本 直久 (おかもと なおひさ)※	筑波大学大学院システム情報工学研究科 准教授
上東野 治男 (かとうの はるお)	元 三菱鉱石輸送株式会社 常勤監査役
○苦瀬 博仁 (くせ ひろひと) ※	東京海洋大学海洋工学部 教授
三村 優美子 (みむら ゆみこ)	青山学院大学経営学部 教授
◎森地 茂 (もりち しげる)	政策研究大学院大学 教授
山崎 朗 (やまさき あきら) ※	中央大学経済学部 教授

◎部会長 ○部会長代理 ※臨時委員