

東京港の今後の港湾経営戦略

答 申

平成20年7月

東京都港湾審議会

平成20年7月24日

東京都港湾審議会会長

高橋 宏 殿

東京都港湾審議会「経営戦略検討部会」

委員 部会長 森地 茂

部会長代理 苦瀬 博 仁

岡本 直 久

上東野 治 男

三 村 優美子

山 崎 朗

東京港の今後の港湾経営戦略

港湾経営戦略の答申に当たって

東京港は、欧米とアジアとを結ぶ基幹航路のコンテナ船が多数寄港する国際貿易港であり、また、国内主要港と定期航路で結ばれた拠点港でもある。

特に外貿コンテナ貨物量は増加を続けており、東京港の取扱量は10年連続で我が国最大となっている。

しかし、約30年前の1980年には、神戸港がアジア地域のハブ港としての役割を担い、外貿コンテナ貨物の取扱量が世界ランク第4位であったものが(東京港は18位)、2006年には、日本のトップ港湾の東京港でも世界23位となっている。

産業・貿易構造の変化に伴い、アジアと欧州や北米を結ぶ基幹航路の貨物量に占める日本発着の取扱シェアが低下し、基幹航路は日本を素通りし始めている。

このままでは、日本の港湾には、輸送の定時性や速達性、安全性、コスト面で優れた直航便である国際基幹航路が寄港せず、日本発着貨物は、東アジア港湾からのフィーダー輸送に転換し、日本経済に大きな影響を及ぼしかねない状況にある。

一方、海運業界のコスト競争が激化する中で、8,000TEU型の大型船が相次いで欧州航路に投入され、急速なコンテナ船の大型化が進んでおり、また、パナマ運河が2015年に拡張されれば最大12,000TEU型の大型船が通行可能となるなど、更なる大型化に拍車がかかることとなる。

その対応を怠れば国際基幹航路の寄港数はさらに減少するおそれがある。

さらに、港湾背後の交通アクセスに目を向けると、これまでの港頭地区での取組に加え、物流サービスに荷主企業等が求める定時性・速達性の観点から生産地・消費地に至る円滑な広域交通ネットワークの形成が不可欠であり、都の関係局や首都圏自治体と連携して広域交通政策を構築するとともに、国等へ広域交通ネットワークの整備促進を働きかけていくことが重要となっている。

本報告は、こうした第7次改訂港湾計画策定後の東京港を取り巻く状況の変化を踏まえ、港湾物流を中心に、東京港の今後の経営戦略の方向性を明らかにし、港湾計画を策定するための指針となるよう提言するものである。

東京都港湾審議会経営戦略検討部会

目 次

(頁)

I	東京港を取り巻く状況の変化	1
1	首都圏の生活と産業を支える東京港	
	(1) 東京港の役割	
	(2) 物流革新の動き	
	(3) 広域道路ネットワークの形成	
	(4) 首都圏の人口動向	
	(5) 世界経済の動向	
	(6) 港湾の広域連携の要請	
2	東京港への基幹航路の寄港数減少の危機	2
	(1) 世界の国際コンテナ物流の動向	
	(2) 東京港へ寄港する基幹航路数等の推移	
	(3) 基幹航路の東京港寄港の重要性	
3	想定を超える状況の変化	3
	(1) コンテナ船の大型化	
	(2) 増加する外貿コンテナ貨物	
	(3) ユニット化の進む内貿貨物等	
	(4) コンテナふ頭の背後道路の渋滞	
	(5) 港内の港湾関連用地における課題	
4	臨海部における道路ネットワークの現状	4
	(1) 東京港内及び周辺部の道路ネットワークの整備	
	(2) 第二航路海底トンネルの渋滞の慢性化	
	(3) 国道357号等の整備促進の必要性	
5	物流環境の変化を踏まえた港湾経営の課題	5
	(1) 荷主等のニーズに対応した航路の充実・強化と 貨物集荷力の強化	
	(2) 羽田空港再拡張後の国際化や新たな物流戦略 への対応	
	(3) 埠頭公社民営化を契機とする港湾コスト低減と 新たな事業展開等	
	(4) 港湾の広域連携推進の必要性の高まり	

II	今後の港湾経営戦略の方向性	7
1	港湾経営の基本的方向性について	
2	増加するコンテナ貨物等とその対応	
	(1) 将来貨物量の動向	
	(2) 増加する海上貨物への対応	
3	既存ふ頭を含めたコンテナふ頭等の充実・強化	8
	(1) 外貿貨物への対応	
	(2) 内貿貨物等への対応強化	
	(3) ふ頭背後の交通対策	
	(4) 既存のふ頭用地、港湾関連用地の再編等	
4	臨海部全体の交通ネットワークの充実・強化	10
	(1) 東京港臨海道路Ⅱ期事業等の整備促進	
	(2) 新たな南北道路軸の検討	
	(3) 国道357号等の整備の重要性	
5	今後の港湾経営の展開	11
	(1) 国内ハブ機能強化等による基幹航路の維持・拡大 及び貨物量増加への対応	
	(2) 羽田空港再拡張を踏まえた物流拠点の形成	
	(3) 埠頭会社による東京港の国際コンテナ物流戦略の 推進	
	(4) 京浜三港による広域連携強化	
III	今後の港湾経営戦略の推進に向けて	13
	(1) 事業効果等を考慮した効率的な事業実施	
	(2) 各施策の実施状況の進行管理と不断の見直しの徹底	
	(3) 港湾、道路、鉄道、空港の連携の強化	
	(4) 都民や港湾利用者への情報開示	
	※用語解説	14
	附属資料	18

I 東京港を取り巻く状況の変化

1 首都圏の生活と産業を支える東京港

(1) 東京港の役割

東京港は、我が国最大の外貿コンテナ取扱量を誇る国際貿易港として、また、国内各港と RORO 船¹や在来専用船で結ばれた国内輸送の拠点として、首都圏 4,000 万人の生活と産業活動を支えるメインポートの役割を担っている。

また、ここ数年においても、首都圏等において、個人消費や企業活動が活発化しており、輸入依存度の上昇も相まって、東京港の外貿コンテナ取扱貨物量は順調な推移を示している。さらに、近年は、以下に示す物流革新等の動きを始めとして、多様な物流サービスを求めるニーズが高まっている。こうしたことから、東京港においてもこれらに的確に対応していくことが求められている。

(2) 物流革新の動き

製造業においては、アジア諸国との国際分業が進展し、世界規模の生産ネットワークを構築する企業が増加している。この結果、多国間での“グローバル”サプライチェーン²が構築され、ジャストインタイム³方式による物流の要請等によりホットデリバリーサービス⁴が普及するなど、定時性や効率性などの物流サービスを確保することが、より重要となっている。これら、国際分業の進展は、アジア諸国間の中間財貿易量を増大させ、日本の対アジア諸国との貨物量も顕著な増加を示している。

また、近年、日本国内において、高付加価値品の製造や新製品の開発を国内で行うことなどを目的とした製造業の工場立地が進んでいる。この傾向は、特に関東内陸部において顕著となっていることから、東京港における輸出貨物の増加につながっていくものと期待される。

(3) 広域道路ネットワークの形成

3 環状の道路ネットワークの整備が着実に進展し、道路交通が円滑化することにより、利便性の高まった地域への生産拠点や物流施設の進出が促進されるなど東京港の物流圏の拡大とともに、東京港の重要性・優位性はますます高まるものと考えられる。

(4)首都圏の人口動向

日本の人口は、2005 年をピークに増加から減少局面に入っているが、首都圏においては 2010 年、東京都においては 2020 年が人口のピークを迎え、その後は横ばいと推測されている。このため、消費については引き続き、首都圏が日本最大の消費地であり続けると考えられる。

(5)世界経済の動向

2007 年から始まった米国のサブプライムローン⁵問題が引き金となった大規模な金融危機によって、世界経済は先行の不透明感が増しており、短期的には、米国を中心に下振れのリスクが高い状態にある。しかし、中国やインドなどが底堅い成長を続けていることから、中長期的には、世界経済全体として成長を続けるものと思われる。

(6)港湾の広域連携の要請

最近では、社団法人日本経済団体連合会（以下「経団連」という。）や日本商工会議所（以下「日商」という。）といった経済団体から、港湾の広域連携に関する提言が出されている。

経団連からは、2007 年 10 月に、「特に主要な港湾間・空港間の広域的な連携をより強化し、ポートオーソリティ⁶化するなどにより、ユーザーたる企業にとって利便性の高いものにする必要がある。」との提言がなされた。

また、日商からは、2007 年 10 月に、「地方自治体ごとに港湾が管理運営されている現行制度では連携が薄く非効率で限界があり、港湾の高コスト等を誘発している。このため、港湾運営の広域化（ポートオーソリティ）を推進する必要がある。」との提言があった。

国土交通省交通政策審議会では、2008 年 3 月に開催された港湾分科会において、今後の港湾政策のあり方についての答申が出された。

この答申では、「我が国港湾の広域的な連携の強化等の観点から、ポートオーソリティ制度を含め、一体的な運営等国家戦略としての港湾のあり方について、直ちに検討に着手する必要がある。」としている。

2 東京港への基幹航路の寄港数減少の危機

(1)世界の国際コンテナ物流の動向

世界における、国際コンテナ物流は、中国をはじめとするアジア発着の基幹航路を中心に大幅に貨物量を増加させている。

2006 年の世界港湾のコンテナ取扱量ランキングでは、上位 10 港の内、6 港がアジア港湾となっておりアジア諸港の躍進がめざましい。

(2)東京港へ寄港する基幹航路数等の推移

このようにアジア発着の貨物量が増大する中で、日本発着の貨物量のシェアは低下し、世界港湾におけるコンテナ取扱量は、東京港では 1991 年の 12 位から 2006 年の 23 位に、横浜港においても 11 位から 27 位に低下した。

アジア発着の基幹航路における日本発着の取扱貨物量のシェアは 1 割程度と低く、また、北米、欧州とアジアを結ぶ基幹航路の東京港への寄港数のシェアは、北米航路が 2003 年の 20%から 2007 年には 18%へ、欧州航路が 2003 年の 13%から 2007 年には 9%へと低下している。さらに、東京港への基幹航路の寄港数も減少傾向にあり、この状態を放置すれば、東京港は、首都圏の生活と産業を支えるメインポートとしての役割を十分に果たせなくなる恐れがある。

(3)基幹航路の東京港寄港の重要性

貨物の積替え輸送（トランシップ輸送）は、リードタイム⁷が長くなることや定時性が確保されないことによる在庫コストの増加、また、積替えによる製品ダメージリスクなど、物流コストの増加や様々なリスクを伴う。

このため、荷主企業等は、基幹航路による輸送を積極的に利用しており、今後も東京港においては、その確保が重要である。

仮に、東京港が世界の基幹航路から外れ、アジア諸港からのフィーダー輸送⁸に依存することになれば、サプライチェーンマネジメント⁹などの企業戦略への障害となるとともに、我が国の経済に与える影響は深刻なものになることが懸念される。

3 想定を超える状況の変化

(1)コンテナ船の大型化

東京港においては、これまで第 7 次改訂港湾計画（以下「既定計画」という。）に基づき、6,000TEU 超のコンテナ船大型化の情勢に対して、主力ふ頭である大井・青海コンテナふ頭は、岸壁水深や背後ヤードを改良し、対応を図ってきた。

しかしながら、近年、世界のコンテナ貨物の大幅な増加に対応して、船社は 8,000TEU 型以上の大型コンテナ船を活発に建造しており、中でも基幹航路におけるコンテナ船の大型化の傾向は顕著である。

8,000TEU 型が国際標準とも見られるコンテナ船の急速な大型化が進展する中、大井・青海コンテナふ頭は、岸壁や背後ヤード等の施設規模が大型コンテナ船の受入態勢としては必ずしも十分なものとなっていない現状にある。

(2)増加する外貿コンテナ貨物

東京港の外貿コンテナ貨物は、中国をはじめとするアジア貨物の伸びが顕著で、既定計画推計値を超える可能性が増しつつある。

具体的には、製造業の国際分業が進展する中で、アジア域内における中間財貿易が活発化しており、また、輸入においては、食料品、衣料品、家電製品、雑貨品など生活関連物資を中心に増加傾向が続いており、東京港へのアジア航路の寄港数、取扱貨物量は増加している。

(3)ユニット化¹⁰の進む内貿貨物等

内貿貨物においては、フェリー航路の再編により、フェリー貨物が減少しているもののユニット化率の上昇とともにユニット貨物が急速に増加している。

また、既存外貿コンテナふ頭に近接する水際線には、内航フィーダーバースがないため、国内他港と東京港の国際基幹航路とを結ぶ内航フィーダーの活用が十分でない状況にある。

(4)コンテナふ頭の背後道路の渋滞

コンテナふ頭の背後道路では、午後の時間帯や特定曜日等によっては、コンテナ貨物の搬出入車両が集中し、ゲート前渋滞が慢性化しつつある。

(5)港内の港湾関連用地における課題

大井、青海等の既存ふ頭の周辺においては、既に多くの海貨上屋や物流施設が立地し、コンテナふ頭の拡張余地や新たな物流施設の立地スペースを確保することは困難な状況にある。

また、供用開始から一定の年数の経過した物流施設の中には、施設拡張の要請や設備等の機能更新等が課題となっている事例も生じつつある。

4 臨海部における道路ネットワークの現状

(1)東京港内及び周辺部の道路ネットワークの整備

港内の交通利便性を向上させ、港湾と背後地との円滑な交通を確保するため、広域的な幹線道路網との連携に配慮しつつ、効率的な臨海部の道路ネットワークを形成する必要がある。その観点から、東京港臨海道路Ⅱ期、臨港道路新木場・若洲線や荒川河口橋西詰交差点の立体化事業等が実施されている。

また、東京港内及び東京都内の物流ボトルネックも、耐荷力向上等の改修事業の実施や、車両の重量や高さについて法令上の制限が緩和される指定道

路¹¹の増加など、解消に向けた取組が徐々に進んでいる。

(2) 第二航路海底トンネルの渋滞の慢性化

青海地区と中央防波堤内側地区を結ぶ第二航路海底トンネルは、コンテナ車両等の大型車の通行割合が非常に多いこと、また、コンテナターミナルへの交通車両が一定の時間に集中するなど、港湾物流特有の要因で、交通混雑が顕著に発生している。

(3) 国道 357 号等の整備促進の必要性

東京湾における各港、各都市にとって、重要な役割を担う路線である国道 357 号は、多摩川トンネルや川崎航路トンネル等多くの不連続区間があり、円滑な物流を阻害する要因の一つとなっている。

以上のような状況に加え、今後の貨物量増加の動向を踏まえると、将来を見据えた東京港及びその周辺の円滑な道路ネットワークの形成が喫緊の課題となっている。

5 物流環境の変化を踏まえた港湾経営の課題

(1) 荷主等のニーズに対応した航路の充実・強化と貨物集荷力の強化

東京港では、日中航路等で定時性、速達性を有したホットデリバリーサービスが浸透する一方、北米、欧州航路においても寄港数の絞り込みなどによる航海日数の短縮化など、荷主等のニーズに対応した物流革新が進展しつつある。

例えば、輸入品では、流行のある衣料品や性能向上の著しいパソコンなど市場の「賞味期限」が短い商品、輸出品では、電気機械等の納入先での全体工程を守るために納期が厳しく定められている製品などにおいて、厳しい企業間競争の中で、納期が優先されるケースも少なくない。

港湾管理者や港湾関係事業者は一体となって、基幹航路の維持・拡大に向けた貨物集荷力の向上を図っていくために、今後とも、多様な物流サービスを提供できる港づくりが求められている。

また、新たに ISO 規格¹²となった 45 フィートコンテナの対応のひとつとして、川崎港などで走行実験の取組が始められたところである。

(2) 羽田空港再拡張後の国際化や新たな物流戦略への対応

羽田空港再拡張後の国際定期便の就航に伴い、港湾機能と空港機能が近接する東京港周辺では、企業等において港湾と空港をつなぐ新たな物流戦略の展開が予想される。

このため、東京港及びその背後地においては、海上貨物だけでなく航空貨物も視野に入れ、東京港の物流機能を総合的に高めていくことが求められる。

(3)埠頭公社民営化を契機とする港湾コスト低減と新たな事業展開等

我が国のコンテナふ頭の整備・運営手法は、岸壁等の下物施設とヤード・クレーン等の上物施設の両者を自ら整備する公社制度が主流であったが、近年、港湾コストの低減等を求める利用者ニーズの高まりの中で、多額な整備コスト負担を軽減させるため、スーパー中枢港湾¹³整備方式など上下分離方式による公設民営化の手法が次々と導入されてきている。

東京港では、2007年に、公社ふ頭用地の公共化を図るとともに、2008年4月より、財団法人東京港埠頭公社を民営化（現在の東京港埠頭株式会社、以下「埠頭会社」という。）し、従来の規制に捉われない料金制度を活用し、ふ頭貸付料の弾力化を開始した。

また、埠頭会社は、2009年より公共ふ頭及び埠頭会社コンテナふ頭の管理の一元化を担うことが予定されており、東京港全体の国際コンテナ物流の効率化に向け、新たな事業展開が期待される。

一方、埠頭会社では、公社で認められていた償却資産の固定資産税等の減免措置が未措置となるなど、コンテナ船の大型化対応などに伴うふ頭整備に対する公的支援の制度が十分ではない状況にある。

(4)港湾の広域連携推進の必要性の高まり

経済界の提言や国の審議会の答申において港湾運営の広域化を推進する必要性が指摘される中、2008年3月21日、東京都、川崎市及び横浜市は、京浜三港を一体的に管理するポートオーソリティの設立を視野に入れ、港湾経営の全般にわたって連携を強化することにいち早く合意したことは、時代の要請に応えるものとして大変意義深いものである。

基本合意では、港湾コスト低減による国際競争力の強化などの主要6課題¹⁴に取り組むとともに、共同で広域連携の仕組みづくり、具体的には、今後の港湾運営や港湾整備のあり方について将来像を描く「京浜港共同ビジョン」策定の検討に着手していくこととしており、今後、広域連携のより具体的な取組が期待されている。

Ⅱ 今後の港湾経営戦略の方向性

1 港湾経営の基本的方向性について

東京港は、首都圏 4,000 万人の生活と産業を支えるのみならず、東北、中部地方の一部までを物流圏として発展してきた。

近年、アジア主要港との取扱貨物量の比較により、日本港湾の相対的地位の低下が指摘されているが、日本の主要な港湾は、都市機能に近接し、用地が狭隘であるなどふ頭の限られた空間の中で迅速かつ確実に荷役を行う技術力の高さは世界一とも言われ、その安全性・効率性は世界に誇る水準にある。

東京港の目指すべき港湾経営の基本的方向性は、単なる貨物量の競争ではなく、首都圏の生活や産業を支えるメインポートとして、貨物集荷力を強化しながら、いかに北米、欧州との基幹航路を維持・拡大し、ジャストインタイム物流やリードタイムの短縮など輸送品質向上等を進める企業の物流戦略に応えていくかにある。

そのため、東京港は、京浜三港の一員として、基幹航路の堅持に必要不可欠な海運業界の国際標準とも見られる 8,000TEU 型以上の大型船の受入れが可能な港湾施設や、アジア貨物の急増に対応した港湾施設の整備が強く求められている。

また、東京港における効率的な物流を実現するため、臨海エリアや内陸部とを結ぶ交通ネットワークの充実・強化を図るとともに、東京湾全体を視野に入れ、京浜三港の物流機能を総体として高める取組を進めていく必要がある。

2 増加するコンテナ貨物等とその対応

(1) 将来貨物量の動向

首都圏の人口増加による輸入貨物の増加とともに、アジア諸国における国際分業の進展、高付加価値品を中心とする製造業の国内回帰など、近年の港湾を取り巻く状況の変化や、臨海部や関東内陸部に立地する物流拠点や工場の動向などから、今回、将来貨物量推計（概ね 2015 年頃）の見直しを行った。

外貿貨物の将来貨物量は、重量では輸出入の合計が、既定計画に対して 2% 増の約 6,000 万トンとなった。一方で、部品、製品の小型化・軽量化などからコンテナ 1 個当たりの重量は軽量化の傾向が継続していることを受け、外貿コンテナ将来個数は既定計画に対して 10% 増の約 520 万 TEU となった。

フェリー航路の再編等により重量では移出入の合計が、既定計画に対して

10%減の約4,400万トンとなったものの、内貿貨物の将来貨物量は、内貿ユニットロード¹⁵貨物が顕著な増加を示している。

(2)増加する海上貨物への対応

アジア貨物の急増や急速に進む内貿貨物のユニット化などに対し、的確に対応していくため、新規外貿コンテナふ頭の整備、既存ふ頭の充実・強化、利用率が低下しているふ頭の再編や交通ネットワークの強化を図るなど、以下に示す海上貨物の受入態勢を確保していく必要がある。

その際、港湾物流への量的な対応に加えて、質的变化にも柔軟に対応できるように十分配慮する必要がある。

3 既存ふ頭を含めたコンテナふ頭等の充実・強化

(1)外貿貨物への対応

基幹航路の維持・拡大等を図っていくため、既存の大井・青海コンテナふ頭の充実・強化など、以下の対応を行っていくべきである。

①コンテナ船大型化への対応

今後、東京港においても海運業界の国際標準になりつつある8,000～10,000TEU型の大型船にも対応した港湾施設の整備が求められる。

このため、既存の大井・青海コンテナふ頭においては、アジア諸港と同等の-16mの大水深岸壁の整備について、検討し具体化を図っていくべきである。

②ポスト・パナマックス船¹⁶への対応

2015年にパナマ運河の拡張がなされると、12,000TEU型までのコンテナ船がパナマ運河を通過することが可能となる。近年の急速なコンテナ船の大型化から、パナマ運河経由の航路も大型化が進むことは必至である。

このため、東京港においてもポスト・パナマックス船への対応を検討する必要がある。

③ふ頭機能等の充実・強化

増加するコンテナ貨物に対応していくため、中央防波堤外側地区における新規外貿コンテナふ頭の整備を促進していくとともに、ふ頭機能の充実・強化を図ることにより、輸出入コンテナ貨物の受入態勢を強化していく必要がある。

また、東京湾奥部における港湾物流の一層の効率化に向け、新たな開発保

全航路の設置、整備について、関係機関へ働きかけていくべきである。

④背後機能の充実・強化

大井、青海等の既存ふ頭において、ヤードの拡張や荷役機械の増強、ヤード施設の改善を図り、コンテナターミナル処理能力の向上を図っていく必要がある。

また、臨海部に立地が進む物流施設を利用する荷主・物流事業者とも連携を図り、効率的な物流を実現する港湾機能や背後機能のあり方について検討を進めていく必要がある。

さらに、欧米で普及が進んでいる45フィートコンテナについては、走行実験の結果や世界的な普及の動向を踏まえ、港湾エリア等における今後の対応について、関係者とともに検討を進めていく必要がある。

⑤ICT¹⁷技術の活用による物流効率化や保安性に優れた港湾の実現に向けた取組

ITS¹⁸やICタグなどのICT技術の活用により、コンテナターミナル周辺の物流機能の効率化に向けた様々な取組を、港湾の諸手続を含め関係機関と連携して実現していくことが重要である。

また、物流におけるセキュリティ対策の要請が高まる中、ICT技術等の活用による保安性に優れた港湾の実現に向けた取組についても検討していくべきである。

(2)内貿貨物等への対応強化

急速に増加している内貿ユニットロード貨物や、基幹航路の維持・拡大に向け貨物集荷を進めていく内航フィーダー貨物に対応していくため、引き続き、内貿ユニットロードふ頭の整備促進や外貿コンテナふ頭に近接する内航フィーダー専用バースの整備、内貿RORO船を活用したフィーダー輸送の取組などの検討を進めていく必要がある。

また、コンテナ化の進展等に伴い、利用が低下しているふ頭について、岸壁や背後の利用状況や周辺地域との関係等を踏まえ、水際線の再編など、東京港のふ頭機能の充実・強化策を総合的に講じていく必要がある。

(3)ふ頭背後の交通対策

慢性化しつつあるゲート前渋滞を改善していくためには、岸壁背後機能の充実・強化に加えて、オフドック機能¹⁹の活用等を含めたターミナル周辺地区での総合的な交通対策が必要である。

例えば、輸入コンテナの引取り、輸出コンテナの搬入などの目的別の進入導線の確保や、オフドック施設（バンプール、シャーシープール²⁰、車両待機場）

の整備、空コンテナの動線の分離、ICT技術の活用などによる運営効率の向上策などを検討し具体化を図っていくべきである。

(4)既存のふ頭用地、港湾関連用地の再編等

限られた港湾区域の中で、東京港が首都圏のメインポートとしての役割を果たしていくためには、新たな埋立地での港湾機能や物流機能の充実・強化とともに、既存のふ頭用地、港湾関連用地を再編する仕組みや、港内において需要に見合ったふ頭用地や港湾関連用地を確保していく方策等についても検討し、具体化を図っていくべきである。

4 臨海部全体の交通ネットワークの充実・強化

(1)東京港臨海道路Ⅱ期事業等の整備促進

港内の交通混雑を緩和し、港湾と背後地との円滑な交通を確保するため東京港臨海道路Ⅱ期事業や新木場・若洲線等の整備を着実に進める必要がある。

(2)新たな南北道路軸の検討

現在整備中の外貿コンテナふ頭や内貿ユニットロードふ頭が完成し、中央防波堤地区、新海面地区の開発が大きく進展した時点では、この地区から現在の大井ふ頭地区に匹敵する交通量の発生が見込まれる。

既定計画では、これらの交通量増加を東京港臨海道路の臨海大橋（仮称）と臨海トンネル、第二航路海底トンネルの3路線で受け持つこととなっている。これらの交通量のうち、東西方向の交通量については臨海道路により分散するものの、交通量の過半を占める南北交通については、第二航路海底トンネルに交通が集中し、交通混雑の激化が予測される。

このため、円滑な物流の確保に向け、南北道路軸の強化が必要であり、その方策を検討するべきである。

(3)国道357号等の整備の重要性

京浜三港の広域連携を視野に入れた東京港及びその周辺の円滑な道路ネットワークの形成に向け、東京港トンネル事業、荒川河口橋西詰交差点の立体化事業を引き続き整備促進していく。

今後、京浜大橋北詰交差点部の立体化事業や多摩川トンネルなど、国道357号の未整備区間の事業化に向け、京浜三港が共同で国に働きかけていくとともに、港湾管理者として積極的な役割を果たしていく必要がある。

また、工場立地が進む関東内陸部等と東京港の物流連携を強化する観点から、

圏央道、外環道等の3環状道路や北関東自動車道等の広域幹線道路ネットワークの早期形成が重要であることから、その促進に向け、港湾管理者として一定の役割を果たすよう検討を進めていくべきである。

5 今後の港湾経営の展開

(1)国内ハブ機能強化等による基幹航路の維持・拡大及び貨物量増加への対応

基幹航路の維持・拡大に必要不可欠な取扱貨物量の拡大に向けて、国内ハブ機能強化等を進め、関東内陸部や東北、中部地方の一部から出荷される輸出貨物をより一層集荷していく取組を官民が一体となって強化していくべきである。

また、アジア貨物の急増に対応していくため、コンテナターミナルの処理能力や蔵置能力の向上及びバースウインドウ²¹の効率的利用を進めていかなければならない。

こうした取組を有機的に展開していくことにより、定期航路を運航する船社等にとって高いサービスを提供できる港づくりを進め、基幹航路の確保と貨物量増加への対応を図っていく必要がある。

(2)羽田空港再拡張を踏まえた物流拠点の形成

羽田空港の国際化に伴い、陸・海・空の結節点となる東京港の立地優位性が更に高まることから、航空貨物も考慮に入れ、最適な輸送手段を求める企業ニーズに応じていくことが必要である。

このため、東京湾全体を視野に入れ、東京港をはじめとする臨海部等の貨物流動の動向や物流施設の立地動向に対応した施設規模や機能を把握した上で、海上貨物を中核としながらも、新たな航空貨物へのニーズも視野に入れた高機能な物流施設の立地を推進するなど、首都圏の物流を支える拠点としての機能形成に向けた取組を進めていく必要がある。

(3)埠頭会社による東京港の国際コンテナ物流戦略の推進

①期待される役割と国際コンテナ物流戦略の推進

埠頭会社は、民営化のメリットを活かし、今後も東京港の外貿コンテナふ頭の整備や一元的管理運営を行うなど、東京港の国際競争力強化に向けて、中心的な役割を担っていくことが期待されている。

このため、埠頭会社は、港湾管理者や港湾関係者、関係行政機関と連携し、東京港の国際コンテナ物流戦略を推進し、また、ふ頭背後地も含めコン

テナターミナルと有機的に機能する物流基地の整備など、新たに事業展開を図っていく必要がある。

②埠頭会社への支援制度

埠頭会社は、東京港の国際競争力強化に向け重要な役割を果たしていかねばならないことから、税制優遇措置の拡充、埠頭会社が行うふ頭整備やふ頭機能の強化に対する支援を強化していく必要がある。

(4)京浜三港による広域連携強化

①広域連携強化推進に当たっての視点

京浜三港による広域連携強化の推進に当たっては、以下のような多角的な視点から検討する必要がある。

- ・京浜三港としての物流圏の範囲、内陸部との交通ネットワーク、背後に立地する物流施設の規模、配置、役割等にも留意しながら、連携強化によって京浜三港全体が相乗効果を得られるような施策の展開
- ・各港湾の特性や首都圏物流において果たしていくべき役割等を十分踏まえた、京浜港の将来像
- ・地方分権の流れを踏まえ、将来のポートオーソリティの設立につながる広域的な連携強化の枠組み

②具体的な連携強化策の検討に当たって議論すべき観点

具体的な連携強化策の検討に当たっては、例えば、次のような観点からも議論すべきである。

・港湾コスト低減等

港湾コスト低減に当たっては、入港料の一元化に止まらず、施設の仕様等を勘案しつつ、港湾施設使用料金の統一化などの実現に向け関係者と調整を進めていくべきである。

・国内ハブ機能強化

日本港湾の中でも豊富な航路数と高機能の港湾施設を有する京浜港は、首都圏のみならず、東北、中部地方の一部をも視野に、地域の産業振興や企業活動を支えるハブ港湾としての取組を進めるべきである。例えば、関東内陸部等の輸出入荷主のニーズを把握し貨物誘致に取り組むとともに、京浜三港が他県の自治体及び企業等と協働し、船舶、鉄道、道路の全ての輸送モードを含む総合的な国内輸送ネットワークの構築を検討していくべきである。

Ⅲ 今後の港湾経営戦略の推進に向けて

本答申は、昨今の東京港を取り巻く状況の著しい変化を踏まえ、東京港の将来像を見据え、今後の港湾計画策定の際の指針となるものであり、また、広く港湾の管理運営等に関する施策に反映することを目的としている。

内容は多岐にわたっており、特に、コンテナ船の急速な大型化に伴い寄港地の絞込みが進んでいる中で、船舶大型化に対応したインフラ整備が重要になっている。更に中長期的に検討を要するものも含まれている。

これらの様々な施策の推進に当たっては、以下の事項に十分留意する必要がある。

(1)事業効果等を考慮した効率的な事業実施

国や都の財政状況を踏まえ、各事業の費用対効果や事業実施上の課題を考慮した実現性等を十分検証し、各施策の事業化の優先度を決定していく。

(2)各施策の実施状況の進行管理と不断の見直しの徹底

各施策の進行管理を徹底して行うとともに、港湾を取り巻く状況の変化を踏まえ、必要に応じて適切な見直しを実施していく。

(3)港湾、道路、鉄道、空港の連携の強化

今後の港湾物流の一層の効率化や多様な物流ニーズに的確に対応していくためには、港湾機能の拡充・強化のみならず、物流インフラである道路、鉄道、空港等の既存のストックや今後新たに整備される施設を有効活用していくことが重要である。このため、これらの各施設を所管する関係機関や民間事業者との連携を強化していく。

(4)都民や港湾利用者への情報開示

各施策の必要性や効果等を都民や利用者にわかりやすく説明するなど、都民に東京港の機能の充実・強化の必要性について、その理解と協力を得ていく。

<用語解説>

1 RORO船

本船に備えられたランプウェイにより、貨物を積んだトラックやシャーシーが、自走またはヘッドによる牽引により出入りできる船

2 サプライチェーン

供給連鎖。素材や製品を調達すること

3 ジャストインタイム

必要なときに、必要な品を、必要な数量だけ納入する物流形態

4 ホットデリバリーサービス

定時定港・優先荷渡しを指し、積地での特別な船積みにより、従来より短時間で貨物を引き渡すサービス

5 サブプライムローン

主にアメリカ合衆国において貸し付けられたローンのうち、優良顧客（プライム層）向けでないもの。狭義では住宅ローンに限定されるが、広義では、自動車担保など住宅以外を担保とするものを含む。

2007年夏頃から、主に住宅ローン（狭義のサブプライムローン）返済の延滞率が上昇し、これを組み入れた金融商品の劣化をきっかけとした金融不安に関わる問題が起き、「サブプライムローン問題」と呼ばれている。

6 ポートオーソリティ (port authority)

自治体、地元経済界が一体となって港湾を管理・運営する組織体。国、州、市等の公共団体から独立し、経営上独立採算制を堅持する公共企業体としての性質を持つ。港湾管理に必要な権限を有し、自治的管理経営能力がある。

7 リードタイム

企画されてから製品化されるまでの時間。または製品を発注してから配達されるまで等の調達時間。輸入貨物については、コンテナ船の入港からコンテナターミナルより搬出することが可能になる時間を指す場合もある。

8 フィーダー輸送

枝線サービス。基幹航路の大型コンテナ船が寄港する港から寄港しない港へ輸送するため、小型船舶等で積み替え輸送をすること

9 サプライチェーンマネジメント（SCM=Supply Chain Management）

原材料の調達から生産・商流・物流、小売店頭までのモノと情報の流れを合理化することで、在庫の削減や欠品防止、ジャストインタイム物流を実現すること

10 ユニット化

貨物輸送時の荷役を効率的に行うため、輸送される貨物の状態をコンテナやシャーシー貨物などに統一（単位化）すること

11 指定道路

道路構造の保全及び交通の危険防止の観点から、重量・高さの法令上の制限値を一定程度超える車両の走行について、支障がないと道路管理者が指定した道路

12 ISO規格

国際標準化機構(International Organization for Standardization(略称 ISO)) が策定する国際規格(International standard)の一般的呼称

13 スーパー中枢港湾

日本の特定重要港湾のうち、国際コンテナふ頭の機能の高度化により当該特定重要港湾の運営の効率化を図ることが日本の国際競争力の強化のために特に重要として、国土交通大臣が指定したもの。指定特定重要港湾

14 主要6課題

東京港・川崎港・横浜港の広域連携強化に向けて、東京都知事、川崎市長、横浜市長の間で締結された基本合意書の中で、連携して取り組む課題として挙げられた以下の課題のこと

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

15 ユニットロード（unit road）

発地から着地まで、できるだけその単位を崩さずに荷役、輸送、保管する方式

16 ポスト・パナマックス船

2015年に拡張されるパナマ運河を通過できる船型の船

17 ICT

情報(information)や通信(communication)に関する技術の総称

18 ITS (Intelligent Transport Systems)

最先端の情報通信技術を用いて、貨物輸送の運航管理や荷物管理等を支援する高度情報システム

19 オフドック機能

岸壁直背後のターミナルから離れている場所にある、バンプールやシャーシープール、一時保管施設などの関連機能及び施設

20 バンプール、シャーシープール

空コンテナ置場、(コンテナ積載用)台車置場

21 バースウインドウ

岸壁の使用時間割