

# 京浜港共同ビジョン

平成 22 年 2 月 10 日

東京都・川崎市・横浜市

# 序

東京都、川崎市、横浜市は、アジア諸港の躍進等により日本港湾の国際的地位が低下するなか、このまま放置すれば国際基幹航路から外れ、我が国経済にも深刻な影響が出るとの危機感を共有し、平成 20 年 3 月に、東京港、川崎港、横浜港の連携を一層強化することで合意した。

この「京浜三港の広域連携強化」に係る基本合意以降、コンテナ船入港料の一元化や三港共同セミナーの実施など、様々な取組みをスピード感をもって実行してきた。

また、平成 20 年 11 月に港湾関係事業者や学識経験者等からなる京浜港広域連携推進会議を発足させ、国際競争力の強化に向けた多角的な意見をいただきながら、今後京浜港が進むべき方向性について検討を進め、今般「京浜港共同ビジョン」としてここに取りまとめた。

本ビジョンでは、三港の現状分析を行ったうえ、京浜港の将来像や、その実現に向けた基本戦略等を掲げた。

『総合港湾として、多様な要請に応えながら、コンテナ物流に関しては釜山港等と対峙する日本のハブポートであるとともに、北米航路における東アジアの国際ハブポートとなる。』という将来像の実現に向けて、「京浜港としての貨物集荷策、港湾機能向上策の展開」など 4 つの基本戦略、施策の方向性を示した。

今後は、地方自治法に基づき平成 21 年 12 月に設置した「京浜港連携協議会」において、本ビジョンの具体化に向けた取組みを進め、可能な施策から順次実行するとともに、各港の港湾計画の基本となる「京浜港の総合的な計画」の策定を進めていく。

一方、国は昨年 10 月、我が国港湾の国際競争力の強化を目指し、更なる「選択と集中」による重点投資を行うため、新たに「国際戦略港湾」を公募することを表明した。これに対して、京浜港は、本ビジョンを基に総力を挙げて「国際戦略港湾」の選定を勝ち取り、アジアの主要港としての存在感を高めていく所存である。

京浜港は、我が国最大の総合港湾として、ポートオーソリティの設立を視野に入れ、より一層の連携を推進し、激化する国際港湾間の競争に勝ち抜き、我が国産業の活性化、生活の安定性を確保していく。

<b>I</b>	<b>課題克服に挑む京浜港と港湾行政の総括</b>	<b>1</b>
1	京浜港の現状	1
(1)	京浜港の概要	1
(2)	「総合港湾」としての京浜港	2
(3)	地区毎の利用状況	13
2	京浜港を取り巻く状況	20
(1)	世界的な物流を取り巻く状況	20
(2)	我が国、京浜港を取り巻く環境変化	25
3	京浜港が抱える問題点とその要因	27
(1)	京浜港が抱える問題点	27
(2)	現状を引き起こした要因	31
(3)	その他全体的な課題	36
4	港湾行政の総括	37
(1)	我が国における港湾行政の仕組み～国と地方との基本的役割分担	37
(2)	国の取組み	38
(3)	港湾管理者の取組み	40
<b>II</b>	<b>京浜港の経営の基本的な考え方と将来像</b>	<b>42</b>
1	京浜港の経営の基本的な考え方	42
(1)	京浜港の経営における現状	42
(2)	今後の港湾経営の方向性	42
(3)	三港の一体的な経営の効果と実現に向けた課題	43
(4)	国との役割分担	45
(5)	行政機関の連携	46
(6)	民間事業者との協働	46
2	京浜港の将来像	47
(1)	政策目標	47
(2)	将来像	47
<b>III</b>	<b>京浜港の将来像の実現に向けた基本戦略と施策の方向性</b>	<b>50</b>
1	【基本戦略 I】貨物集荷策、港湾機能向上策の展開	50
(1)	貨物集荷策、港湾機能向上策構築にあたっての視点	50
(2)	具体的な施策の方向性	56
(3)	今後の進め方	80

<b>2</b>	<b>【基本戦略Ⅱ】合理的かつ効果的な施設及び機能の配置</b> .....	<b>81</b>
(1)	京浜港の空間計画の基本的な考え方 .....	81
(2)	施設及び機能の配置の方向性 .....	86
(3)	既存施設の有効活用の方向性 .....	88
(4)	新たな開発空間確保の方向性 .....	91
(5)	今後の進め方 .....	93
<b>3</b>	<b>【基本戦略Ⅲ】広域的な課題への的確な対応</b> .....	<b>94</b>
(1)	地球温暖化防止対策・水質改善等の自然環境再生（環境対策） .....	94
(2)	防災対応 .....	97
(3)	危機管理対応 .....	97
(4)	今後の進め方 .....	98
<b>4</b>	<b>【基本戦略Ⅳ】京浜港の一体的な経営の推進</b> .....	<b>99</b>
(1)	実質的な一港化の推進 .....	99
(2)	ポートオーソリティを視野に入れた検討 .....	100
(3)	今後の進め方 .....	115
	<b>【参考】 京浜三港の組織概要</b> .....	<b>116</b>
	<b>【参考】 京浜港広域連携推進会議委員名簿</b> .....	<b>124</b>

# I 課題克服に挑む京浜港と港湾行政の総括

## 1 京浜港の現状

### (1) 京浜港の概要

#### ① 規模等

##### ○ 管理区域

京浜港の管理エリアは陸域（臨港地区）が5,926ヘクタール、水域（港湾区域）で15,906ヘクタールに及んでいる。（2010年1月現在）

##### ア 臨港地区

港湾の管理運営を円滑に行うために必要な港湾区域と一体として機能すべき陸域であり、都市計画法の規定により都道府県知事が定めた地区又は港湾法の規定により港湾管理者が定めた地区である。

(ha)

	商港区	工業港区	特殊物資港区	修景厚生港区	マリーナ港区	無分区	その他	合計
東京港	604.3	40.7	117.4	30.4	9.7	201.8	28.9	1,033.2
川崎港	361.9	1,668.9	—	22.4	—	—	—	2,053.2
横浜港	989.4	1,696.4	—	89.5	4.2	60.1	—	2,839.6
合計	1,955.6	3,406.0	117.4	142.3	13.9	261.9	28.9	5,926.0

##### イ 港湾区域

港湾法で定める手続きにより、国土交通大臣又は都道府県知事が港湾管理者の権限の及び得る範囲として認可した水域であり、経済的に一体の港湾として管理運営するために必要な最小限度の区域が範囲として指定されている。

図表 港湾区域の状況

(ha)

地区	東京港	川崎港	横浜港	合計
面積	5,292	3,298	7,316	15,906

#### ② 関係法令と法的位置付け

##### ア 港湾法

港湾の開発、利用、保全に関する事項を定めた港湾行政のもととなる基本法である。港湾管理者（港湾を一体的に管理運営し、その総合的開発発展を図る公共的責任の主体を言う。）として、東京港は東京都、川崎港は川崎市、横浜港は横浜市が管理主体となっている。

##### イ 港則法

港内における船舶交通の安全及び港内の整頓を図ることを目的として定められた法律である。

## ウ 関税法

関税の確定、納付、徴収及び還付並びに貨物の輸出及び輸入についての税関手続の適正な処理を図るため、必要な事項を定める法律である。

## エ 港湾運送事業法

港湾運送事業（一般港湾運送事業、港湾荷役事業、はしけ運送事業、いかに運送事業、検数事業、鑑定事業、検量事業）に関する秩序を確立し、港湾運送の健全な発達を図ることにより、公共の福祉を増進することを目的とした法律である。

## オ 港湾労働法

港湾労働者の雇用の改善、能力の開発及び向上等に関する措置を講ずることにより、港湾運送に必要な労働力の確保・雇用の安定・港湾労働者の福祉の増進を図ることを目的とした法律である。労働法の特別法として、港湾労働に関する諸規定を定めたものである。

### <関係法令における京浜港の位置づけ>

法	対象港湾			法的位置づけ
	東京港	川崎港	横浜港	
港湾法	○	○	○	国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾（重要港湾）のうち、国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾を「特定重要港湾」として、港湾法施行令第1条により、東京港、川崎港及び横浜港が指定されている。また、特定重要港湾のうち、東京港、横浜港が特定国際コンテナふ頭の形成により国際競争力の強化を図ることが特に重要な港湾「指定特定重要港湾（いわゆる「スーパー中枢港湾）」に位置づけられている。
港則法		○		対象港として、港則法施行令第1条により「京浜港」が指定されている。
関税法		○		貨物の輸出及び輸入並びに外国貿易船の入港及び出港を行う港（開港）として、関税法施行令第1条第1項により、「京浜港」が指定されている。
港湾運送事業法		○		対象港として、港湾運送事業法施行令第2条により、「京浜港」が指定されている。
港湾労働法	○		○	対象港として、港湾労働法施行令第1条により、東京港、川崎港及び横浜港が指定されている。

## (2) 「総合港湾」としての京浜港

京浜港は、大都市の臨海部に位置し、陸域と海域の結節点として、昭和30年代半ばに始まった高度経済成長期において、物流の増大と生産の拡大に対応するため、主に物流機能の強化を中心とした整備が進められてきた。

一方、高度経済成長の進捗は、首都圏への人口や社会経済機能の急速な集中・拡大をもたらし、その結果、港湾に対し、物流機能のみならず大都市地域の生活空間として沿岸部の潜在能力（ポテンシャル）を活かした多様な役割を果たすことが要請された。

このような社会的要請に対応するため、国は、長期港湾整備政策「21世紀への港湾」（1985年（昭和60年））を策定するなど、都市部における総合的な港湾空間の創造を目指した港湾整備を推進する一方、港湾管理者である地方自治体においても、地域住民の生活環境向上を目指したまちづくりが進められた。

現在の京浜港は、首都圏4,000万人を支える総合物流拠点として、物流面において引き続き重要な役割を担っているとともに、産業・生活などの機能が有機的に連携され、多様な機能を備えた「総合港湾」として、背後圏の住民生活や我が国全体の経済・産業に広く貢献している。

### 《京浜港が有する機能》

#### ①物流機能（総合物流拠点）

- ・コンテナ、非コンテナ貨物（外貿、内貿）
  - 原材料、エネルギー系：原油、LNG、鉄鉱石など
  - 産業製品：完成自動車、自動車部品、精密機器など
  - 生活物資：食品、生活雑貨、軽工業品など
- ・流通、保管：倉庫等の物流施設

#### ②エネルギー・生産機能：エネルギー基地、臨海部重化学工業生産拠点

#### ③都市機能

- ・都市活動の支援：清掃工場、下水処理施設、廃棄物等処分場、卸売市場など
- ・観光、レクリエーション：臨海部の都市開発、マリーナ、親水公園、魚釣り施設など
- ・旅客輸送：フェリーふ頭、客船ターミナル

#### ④環境機能：総合静脈物流拠点、海上公園など

#### ⑤防災機能：広域防災拠点、耐震岸壁など

#### ① 物流機能（総合物流拠点）

昭和40年代初めから始まった海上貨物輸送のコンテナ化の進展に伴い、現在、雑貨製品類の大部分がコンテナで運ばれており、京浜港では、首都圏で取り扱われる多くのコンテナ貨物の円滑な輸送を図るため、大規模なコンテナターミナルが整備されている。

一方、コンテナになじまない貨物や原材料・エネルギー系貨物など、専用船でまとめて運んだ方が効率的な貨物は、引き続き在来タイプの貨物船やタンカー等により公共のばら物ふ頭や民間ふ頭などに輸送され、外内貿、各種の荷姿や荷役形態に応じた取扱いが行われている。

また、これらの物流活動を支援する空コンテナ置き場等のコンテナ関連施設や普通倉庫、冷蔵倉庫などの保管施設も高い集積を誇っている。

このように、京浜港には総合物流拠点としての機能が集積し、取扱貨物量（三港合計値）は、内貿貨物を含めた貨物量全体、輸出貨物量、輸入貨物量のいずれ

も国内最大となっている。

特に、京浜港では多種多様な貨物が取り扱われているなか、エネルギー系貨物輸送、自動車輸送、コンテナ輸送の3つにおいて、大きな役割を果たしている。

#### **ア 首都圏の住民生活・産業活動を支える「エネルギー取扱拠点」**

資源の乏しい我が国においては、原油やLNGなどの多くのエネルギー資源を海外からの輸入に依存しており、多くのエネルギー系貨物が京浜港において取り扱われている。

京浜港の輸入品目のうち、上位4品目は原材料・エネルギー系貨物が占めており、その貨物量は、京浜港における輸入量全体の約半数となっている。とりわけ、原油とLNGの輸入が多く、その大半は川崎港で扱われている。

このようなエネルギー系貨物は主に民間ふ頭で取り扱われており、シーバースやパイプライン等それぞれの貨物特性に適した海上輸送専用施設が整備され、工場等の生産・供給施設への積み下ろしが効率的・機能的に行われている。

#### **イ 東日本最大の「自動車取扱拠点」**

京浜港は、名古屋港などと並ぶ完成自動車の取扱港であり、外貿（輸出）とともに、内貿（移出・移入）でも、各自動車メーカーが京浜港を拠点とした海上輸送ルートを形成しているなど、自動車取扱量（フェリー輸送を除いた商業ベース）は東日本で最大である。

自動車は主に横浜港と川崎港から輸出されており、両港には、自動車専用船での輸出に際して、効率的な作業が可能になる一定規模のモータープールや荷捌き地が配置されるなど、日本の基幹産業である自動車産業を流通面から支えている。

#### **ウ 国内最大の「外貿コンテナ貨物輸出入拠点」**

京浜港で取り扱われる外貿コンテナ貨物取扱量は、全国の約4割を占め、国内最大の「外貿コンテナ貨物輸出入拠点」としての役割を果たしており、また、その取扱量については、増加傾向にある。

取扱品種においても、様々な貨物が取り扱われ、首都圏のみならず東日本の市民生活・産業活動を支えている。

#### **【京浜港における外貿コンテナ取扱いの優位性と今後の役割】**

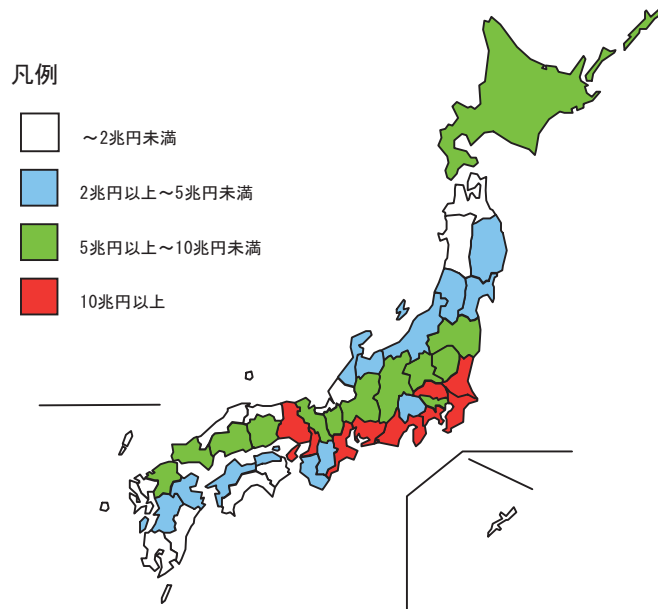
京浜港は、首都圏をはじめとする広大な背後圏を抱えるなど、次のような優位性を所持している。

- ・ 製造品出荷額で国内の3割近いシェアを持ち、また、4,000万人の消費人口を擁する首都圏をはじめとした、広大な背後圏を有している。
- ・ 質、量とも充実した港湾施設や倉庫等の集積を誇っており、あらゆる物流ニーズに対応することができる。
- ・ 同時に港湾関連事業者、通関業者などの集積も高く、迅速で質の高い荷役を提供することができる。
- ・ 欧州や北米等の基幹航路、豪州航路、アジア域内航路など多様で豊富な航路数を確保している。



- ・ 北米航路のラストポート、ファーストポートに位置していることから、同航路における優位性は高く、国際ハブポートとしての機能も果たし得る可能性を有している。

図表 都道府県別出荷額（平成19年度）（全事業所）



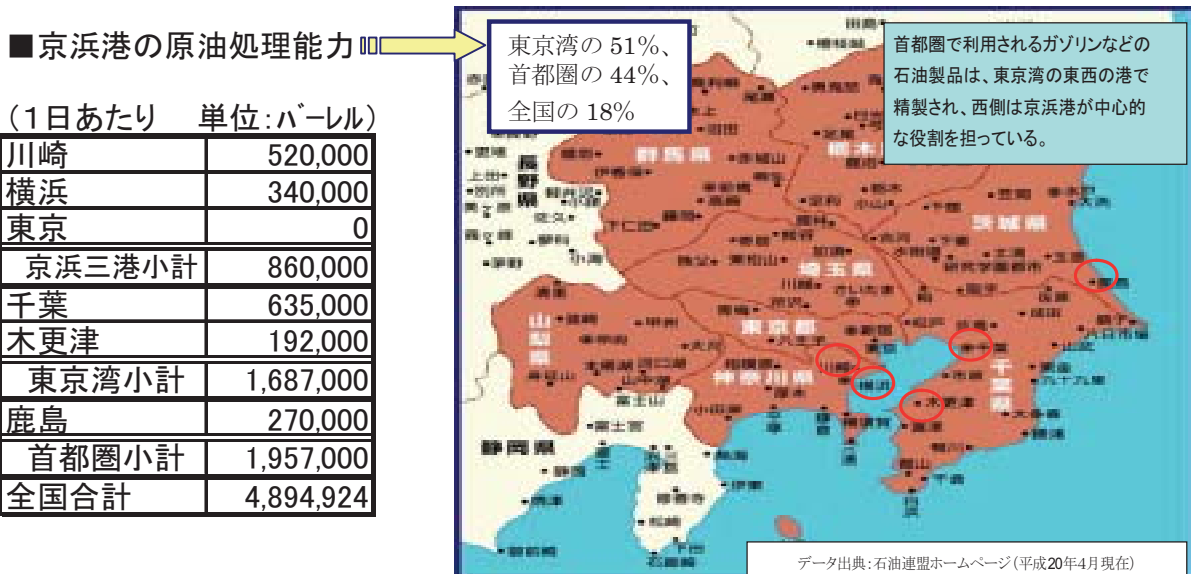
## ② エネルギー・生産機能

### ア エネルギー基地

京浜港は、民間ふ頭に多数の大規模な製油所や発電所等が立地しており、各製油所ではガソリンなどの石油製品や重油に精製されるほか、製油所と近接した化学工場における石油化学製品等の生産原料にもなり、LNGは専用基地に輸入された後、各発電所に搬送され、主に火力発電に利用されている。

これら生産されたエネルギーは、首都圏に向け幅広く安定的に供給されており、京浜港は、首都圏の住民生活や産業活動を支える「エネルギー基地」としての大きな役割を果たしている。

図表 首都圏の製油所（原油輸入拠点）の配置



## イ 地域を支える産業

京浜港の臨港地区には、鉄鋼業を始めとする重化学工業関係の製造業など京浜工業地帯の主要企業が多数立地しており、製造品出荷額においても国内の3割近いシェアを持っている。こうした企業による労働者の雇用や各自治体に支払われる税などは、広く住民生活を支えている。

## ③ 都市機能

### ア 都市活動の支援

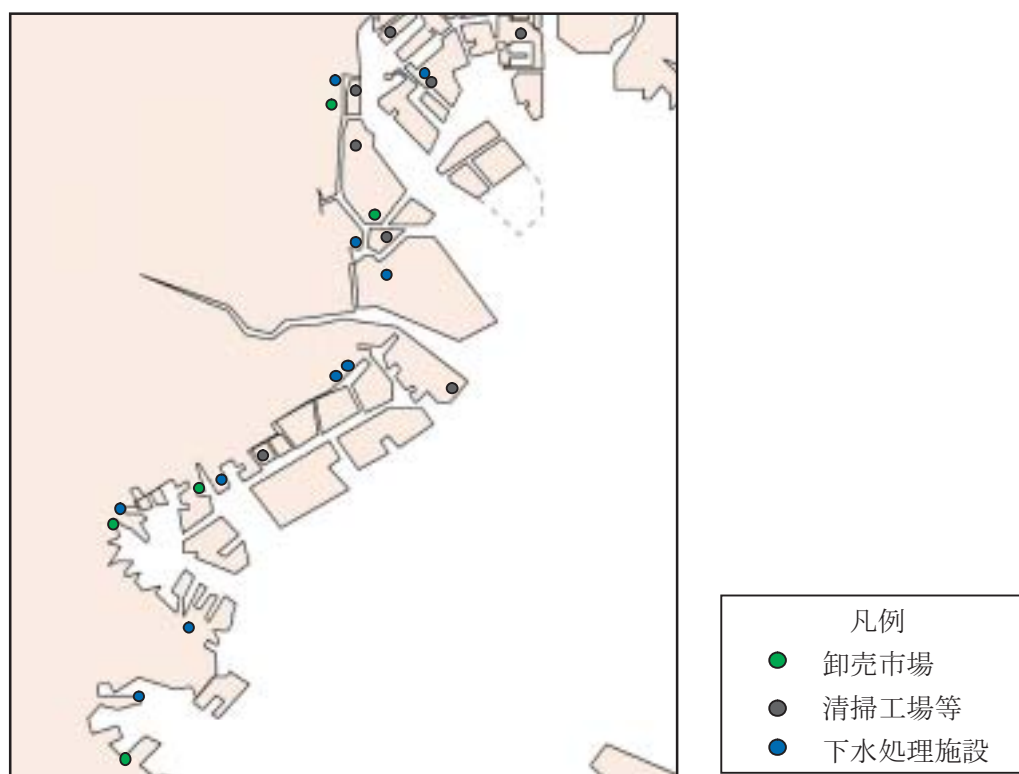
#### ア) 公共公益施設の立地

首都圏において人口や産業などの集積が進むなか、膨張する都市と産業経済の発展は、大都市圏における大量生産、大量消費、大量廃棄をもたらした。

これら背景のもと、住民生活の安定や良好な環境を確保するため、卸売市場や清掃工場、下水処理場等といった公共公益施設の建設が必要となり、都市部の区域がほとんど市街化されているなか、都市部に近接し、埋立地など広大な未利用地が多い沿岸部に、多くの施設が設置された。

現在、京浜港の臨港地区及びその周辺には、これら公共公益施設が数多く立地しており、大都市圏における都市活動を支えている。

図表 公共公益施設の立地状況



#### イ) 廃棄物等処分場の整備

首都圏の内陸部では、資源利用できない廃棄物や建設発生土等を適正に処分する最終処分場の十分な確保が困難であり、現在、各港において、海面処分場の整備が進められている。

高度経済成長期以降の大量廃棄の構造は、リサイクル事業の推進等により

一定程度改善が図られたものの、限りある海面処分場の延命化を図るためには、今後も廃棄物の減量・減容化を徹底していく必要がある。

図表 各港における廃棄物等処分場

地区名		面積 (ha)	種 別
東京港	中央防波堤外	約 333	一般廃棄物、産業廃棄物、都市施設廃棄物、 浚渫土、建設発生土
	新海面処分場	約 480	
川崎港	浮島 2 期	73	一般廃棄物、産業廃棄物、浚渫土、 建設発生土
横浜港(※)	南本牧ふ頭第 2 ブロック	21	一般廃棄物、産業廃棄物

(※) 横浜港では、南本牧ふ頭第 4 ブロック及び第 5 ブロックにおいて建設発生土等の受入を実施している。

## イ 観光、レクリエーション機能

### 7) 臨海部の都市開発

都心地区に近接した東京港、横浜港の臨海部は、都市開発も進んでおり、美しく魅力的なウォーターフロントが形成され、首都圏有数の観光拠点として、多くの来街者で賑わっている。

#### 【臨海副都心（東京）】

東京の都心部への人口・産業の集中に伴って深刻化する都市問題に対し、一点集中型から多心型都市構造への転換を積極的に推進するため、東京都は「臨海副都心を東京の 7 番目の副都心とする」との方針のもと、まちづくりを進めている。

臨海副都心には、ウォーターフロントの美しい眺望を活かした空間に、多くのもの・情報が集まり、職・住・学・遊の様々な都市機能が配置され、まちの魅力の世界に発信し続けている。

2008 年(平成 20 年)末現在、約 990 の企業等が活動し、約 46,000 人が働いているほか、約 8,100 人が生活し、年間約 4,760 万人が訪れる街へと着実に成長してきている。

#### 【参考】臨海副都心



### 【みなとみらい21（横浜）】

高度経済成長期における東京都市部への産業の一極集中は顕著であり、横浜市においても、郊外部における住宅開発によるベッドタウン化、さらには業務機能の流出など、多くの都市問題に直面していた。

これに対し、横浜市は、横浜を再生させるため、都心部強化の一環として、「みなとみらい21事業」を立ち上げた。

「みなとみらい21事業」は、関内・伊勢佐木町地区と横浜駅周辺地区に二分されていた都心部を一体化し、ここに業務、商業、文化施設などを集積することで、市民の就業の場の確保、賑わいの創出、経済の活性化など、横浜の自立性の強化を図っている。

現在、みなとみらい21地区では、高水準のインフラが整備され、歴史やウォーターフロントの特性を活かした街並みの形成など、快適なビジネス環境を備えた街として、年間約5,300万人が訪れ、約63,000人が働く、首都圏を代表する街として成長を続けている。

### 【参考】みなとみらい21



### 1) 海洋性レクリエーション

京浜港には、プレジャーボートやウインドサーフィンなどのマリンレジャー施設のほか、人工海浜、親水護岸、魚釣り施設など、地域住民が水に親しみ、また日常的な交流が図れるような親水空間が整備され、海洋性レクリエーション活動の場としても親しまれている。

図表 京浜港における主な海洋性レクリエーション施設

種別	施設名
マリーナ	東京夢の島マリーナ（東京港） 横浜ベイサイドマリーナ（横浜港）
人工海浜	城南島海浜公園、お台場海浜公園、葛西海浜公園（東京港） 東扇島東公園（川崎港） 海の公園（横浜港）
魚釣り施設	若洲海浜公園、大井ふ頭中央海浜公園（東京港） 東扇島西公園、浮島つり園（川崎港） 大黒海づり施設、本牧海づり施設、磯子海づり施設（横浜港）

## ウ 旅客輸送

京浜港には、我が国を代表する客船ターミナル施設である大さん橋国際客船ターミナルや晴海客船ターミナルが整備されている。

これら客船ターミナルには、多くの外航クルーズ客船が寄港し、賑わいと国際文化交流をもたらし、国内外の多くの来訪者にとって魅力ある観光都市づくりが進められている。

また、竹芝ふ頭は伊豆、小笠原諸島など離島航路の拠点となっているほか、東京 10 号地（その 2）からは、四国九州方面へのフェリーが発着している。

図表 京浜港における主な旅客施設

港	施設	備考
東京港	フェリーふ頭	東京と四国・九州を結ぶフェリーの寄港地
	竹芝ふ頭	伊豆、小笠原諸島等の離島航路の玄関口
	晴海客船ターミナル	銀座等の観光地に直結した東京の内外航客船の玄関口。多目的ホールや展望台を併設 【主な寄港船舶】 コスタ・クラシカ、にっぽん丸、ザ・ワールド、セブンシーズマリナー、ハンセアティック 等
横浜港	大さん橋国際客船ターミナル	国内トップの客船寄港数を誇る客船ターミナル。各種イベントに利用できるホールを併設し、屋上は、24 時間開放の広場となっている。 【主な寄港船舶】 飛鳥Ⅱ、にっぽん丸、ぱしふいっくびいなす、ふじ丸、クリスタル・セレニティ 等

【参考】 大さん橋国際客船ターミナル



#### ④環境機能

##### ア リサイクルポート（総合静脈物流拠点港）

近年、社会全体での環境問題への意識が高まるなか、国において各種リサイクル法が制定されるなど、資源を有効に繰り返し使い、環境にかかる負荷をできるだけ減らす「循環型社会」の実現が求められており、循環資源のネットワークの形成への取組みが進められている。

海上輸送は、大量の貨物を低コスト・低負荷で輸送できることから、広域的なリサイクル施設の立地に対応した、静脈物流の広域ネットワークを構築するうえで、港湾の重要性が再認識されている。

現在、京浜港においては、東京港と川崎港がリサイクルポートに指定されており、首都圏で大量に発生する循環資源のリサイクル拠点としての役割を担っていくこととしている。

##### イ 緑地等

京浜港の臨海部では、高度経済成長期における工業化や大規模な埋立等が進展してきたが、環境保全などの社会的要請から、1973年（昭和48年）に港湾法が改正され、港湾における緑地が港湾環境整備施設として位置付けられた。

以来、港湾管理者においては、工場等の緩衝緑地や港湾労働者の休息を対象とした公園など、港湾利用者のニーズを中心に臨海部の緑化を進めてきた。

近年では、地球温暖化など、環境問題への社会的な認識の高まりにより、海域の豊かな生態系を活かした自然環境と調和した緑地整備が行われている。

現在の京浜港では、多種・多様な公園・緑地の整備が進められ、大都市としてふさわしい景観を形成し、まちにうるおいと安らぎを提供するとともに、ヒートアイランド現象の緩和や大気の浄化、生態系の保全・再生等において大きな役割を果たしている。

##### 【海の森】



東京港では、中央防波堤内側のゴミと残土で埋め立てられた島を緑あふれる森に生まれ変わらせ、水と緑に囲まれた美しいまち東京を実現しようとする「海の森」プロジェクトが進められている。

## ⑤ 防災機能

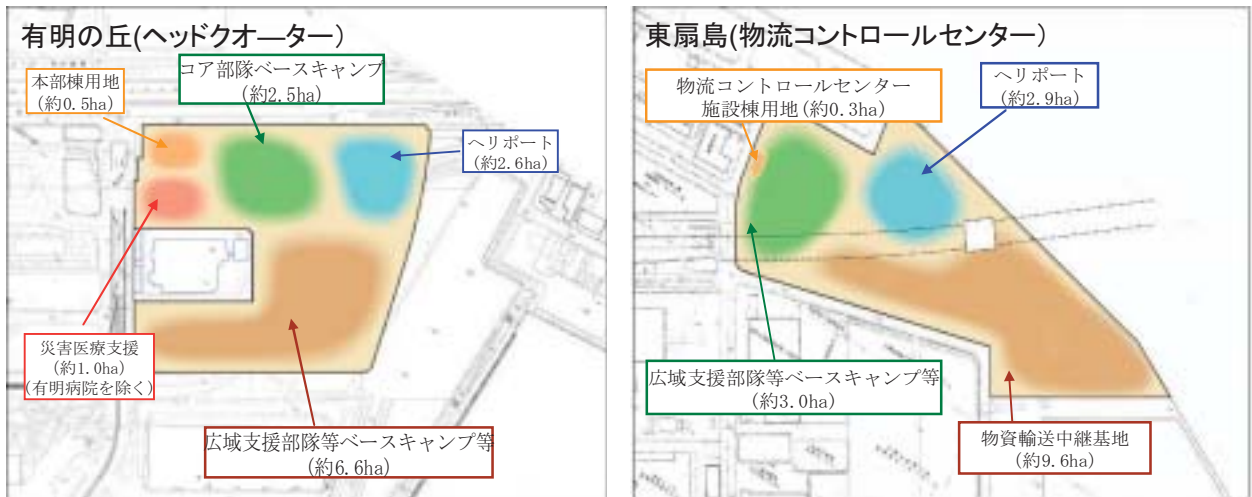
### ア 東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点等

大都市において大規模かつ広域的な災害が発生した際に、広域的な救助活動等を行う基幹的広域防災拠点として、「有明の丘地区（東京都）」及び「東扇島地区（川崎市）」が位置づけられている。

有明の丘地区は、“首都圏広域防災のヘッドクォーター”として、被災時において、国・地方公共団体等の合同現地対策本部が設置されるとともに、広域支援部隊等のコア部隊のベースキャンプや災害時医療の支援基地、緊急輸送物資の中継基地として機能が配置される。

東扇島地区は、被災時において、海外からの物資をはじめとした物流に関するコントロールを行う“物流コントロールセンター”として、海上輸送から海上輸送、河川舟運、陸上輸送等への中継基地や広域支援部隊等の一時集結地・ベースキャンプとして機能することになっている。

また、横浜港の新港ふ頭には、大規模な海上災害発生時の活動拠点である横浜海上防災基地が整備されている。



資料)「首都圏広域防災拠点整備協議会」資料より

### イ 耐震強化岸壁の整備等

阪神淡路大震災の経験を踏まえ、また、首都圏では、直下型地震など大規模な震災の発生が予想されており、建物の倒壊等により陸上輸送に支障が生じた場合、帰宅困難者や救援物資、復旧資材等を安全かつ大量に運ぶことができる海上輸送の重要性が高まっている。

このため、各港には、災害時に海上からの物資の受入れを行う耐震強化岸壁の整備が続けられている。

また、被災後も速やかに国際物流を再開できるよう耐震強化したコンテナターミナルも東京港、横浜港において整備が進められている。

図表 耐震強化岸壁（既設）

港	施設名
東京港	大井ふ頭(3バース)、芝浦ふ頭(5バース)、大井食品ふ頭(2バース)、辰巳内貿雑貨ふ頭(2バース)、10号その1西側多目的ふ頭(1バース)
川崎港	東扇島ふ頭 (2バース)
横浜港	本牧ふ頭(2バース)、金沢木材ふ頭、山内ふ頭、みなとみらい1・2号岸壁

#### ウ 高潮対策

東京港及び川崎港では、台風による高潮や地震による津波などの水害から、住民の生命・財産を守るため、陸域への海水の浸入を防止する防潮堤や水門等のほか、水門を閉じた際に雨水を水門内側から排出する排水機場などの海岸保全施設が整備されている。

これら海岸保全施設は、災害時にいつでも対応可能な体制で管理されている。さらに迅速で的確な対応や操作人員の安全の確保が可能となるよう、陸こうや水門などの一部の施設において電動化・遠隔操作化が進められている。



### (3) 地区毎の利用状況

#### ① 地区別（ふ頭別）の現況（平成 20(2008)年港湾統計確定値）

##### ○ 東京港

- ・ 総貨物取扱量 81,357 千トン
- ・ 公共施設の取扱量 (t) が 83% を占める。外貿では輸入の割合が 70% と高い。
- ・ 取扱貨物は衣類・身廻品・履物や食料品、再利用資材など、都市の活動に直結する品目の比率が高く、商業港的な性格が強い。
- ・ コンテナふ頭、内貿ふ頭（ユニットロードターミナル）、フェリーふ頭、物資別専門ふ頭などを機能的に整備・配置している。

##### 7) 大井ふ頭

東京港のコンテナ貨物の 6 割以上を扱う主要な外貿コンテナふ頭。

ふ頭背後には、主に外貿コンテナ貨物を荷捌き、保管するための海貨上屋 5 棟が整備され、コンテナ貨物の円滑な輸送に貢献している。また、背後の倉庫用地 33 ヘクタールには約 40 社が進出し、大型物流施設や大規模高機能物流施設の立地が進んでいる。

コンテナ船の大型化に対応するため、既設 8 バースを 7 バースに再整備する工事が平成 15(2003)年に完成し、大幅な機能の向上が図られた。

そのほか、住民生活に欠かせない輸入食品等を取り扱う水産物ふ頭、食品ふ頭が立地している。

##### 4) 青海ふ頭

青海ふ頭の西側に、大井ふ頭と並ぶ東京港の主要外貿コンテナふ頭である、青海コンテナふ頭が立地し、高規格コンテナターミナル等 5 バースが稼働している。また、東側には、外貿在来船の主要ふ頭であるお台場ライナーふ頭 9 バースが立地する。

ふ頭背後には、大規模な流通センターに加え、多くの上屋、民間倉庫が整備され、ふ頭と一体的に効率的な荷捌きを行っている。

##### 5) 品川ふ頭

1967 年にオープンした日本で最初のコンテナふ頭であり、現在は、中国・韓国航路などの近海航路に利用されている。

また北側半分は、北海道と東京港を結ぶ RORO 定期航路が就航する内貿ふ頭が配置されている。

##### 6) 10号その2ふ頭

九州、沖縄、北海道等との国内航路網が充実し、大型 RORO 船を中心とした定期航路が就航する東京港の主要内貿ふ頭である。

また、四国・九州と東京港を結ぶフェリーふ頭がその南に配置されており、全国を結ぶ内航海運基地として利用されている。

##### 7) 竹芝、日の出ふ頭

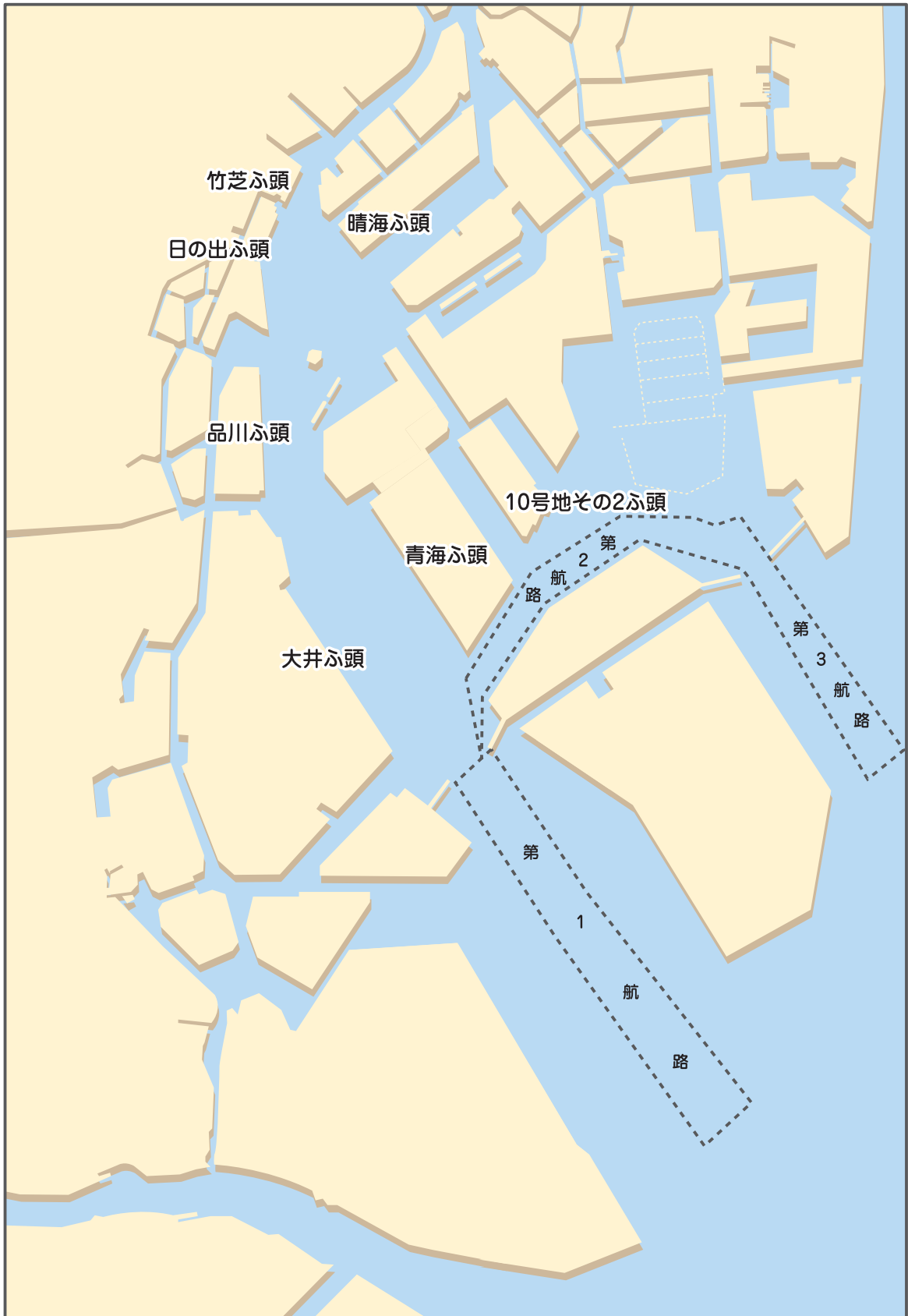
竹芝ふ頭は、伊豆、小笠原諸島への安定かつ快適な交通手段と島民への生活物資の輸送拠点等として機能している。

日の出ふ頭には、浅草、台場、有明（東京ビックサイト）等への水上バスや港内クルーズ船の発着場が整備されている。

か) 晴海ふ頭

開港50周年の1991年に、東京港に寄港する内外の客船を迎え入れるため、東京の海の玄関として晴海客船ターミナルが整備された。

東京港概略図



## ○ 川崎港

- ・ 総貨物取扱量 92,740 千トン
- ・ 民間施設での取扱量が89%を占めており、このうち輸入の割合が65%と高い。(取扱品目は原油などのエネルギー関連が高いシェアを占める。)
- ・ 公共施設では完成自動車の割合が高く、特に輸出貨物に占める割合は9割近くとなっている。

### 7) 千鳥町地区

川崎港内で、最初に公共ふ頭が整備された地区であり、バルク貨物等の主要な公共ふ頭であるとともに、民間専用バースも配置されている。

また、当該地区では、石油化学関連企業や発電所などが立地するほか、交通インフラのひとつとして、神奈川臨海鉄道がある。

### 1) 東扇島地区

製材や自動車等の在来ふ頭、外貿コンテナふ頭やかわさきファズ物流センターが立地する等、物流機能の中核をなす主要ふ頭である。

また、冷凍・冷蔵倉庫群が多数立地しているほか、石油化学系やLNGの専用ふ頭も配置されている。

川崎市街とは、川崎港海底トンネル、東京・横浜方面へは高速湾岸線により連絡している地区で、交通拠点でもある。川崎マリエンや東扇島東公園等の市民利用施設もあるほか、基幹的広域防災拠点も整備されている。

### 4) 浮島地区

浮島町には石油化学系企業が多数展開しており、民間専用バースが多数配置されている。浮島1期地区は東京・横浜方面へは高速湾岸線、千葉方面へは東京湾アクアラインで連絡しており、交通の利便性が高い。また、暫定的な土地利用も開始されている。

沖合の浮島2期地区は、廃棄物処分場として、埋め立て事業が実施されている。

### 1) 扇島地区

我が国有数の規模の製鉄所が操業しており、鉄鉱石・石炭等の原材料を扱う大水深の専用岸壁がある。また、石油化学等の民間専用バースが配置されている。

### 4) 夜光、水江町、池上町、小島町地区

鉄鋼業、化学工業をはじめとする多様な工場群が操業しており、民間専用バースが多く配置されている。水江町では神奈川臨海鉄道により、JR 塩浜操車場と連絡している。また、臨港道路東扇島水江町線の建設が予定されている。

### 4) 扇町、浅野町、南渡田町、大川・白石町地区

鉄鋼業やセメント業が立地しており、民間専用バースが多く配置されている。扇町にはJR 鶴見線、大川・白石町にはJR 鶴見線大川支線がそれぞれ鶴見まで連絡しており、旅客輸送が行われている。

川崎港概略図



## ○ 横浜港

- ・ 総貨物取扱量 141,764 千トン
- ・ 総貨物量(t)では、公共、民間施設でほぼ同程度の取扱量となっている。
- ・ 公共施設における外貨貨物のうちコンテナ貨物が75%と高い割合
- ・ コンテナ以外では完成自動車（輸出）の割合が高い。

### ア) 本牧ふ頭

横浜港のコンテナ貨物の6割以上を扱う主要な外貿コンテナふ頭。

昭和38(1963)年から埋立てが開始され、当初は4つの突堤をもつ楕形ふ頭であったが、BC突堤間を埋め立てることにより、スーパー中樞港湾の中核施設となる、単一のコンテナターミナルとしては国内最大級の本牧ふ頭BCコンテナターミナルが、平成17(2005)年12月に全面供用を開始した。

### イ) 南本牧ふ頭

横浜港のコンテナ貨物の約3割を取扱う先進的なコンテナターミナルを持つふ頭。

当該ふ頭は、現在も埋立造成中であるが、岸壁水深16mの大水深高規格コンテナターミナル、2バースが既に稼働している。

現在、岸壁水深20mを持つコンテナターミナル、1バースの整備を推進している。

### ロ) 大黒ふ頭

昭和46(1971)年から埋立てを開始し、平成2(1990)年に完成した横浜港内最大の島式ふ頭である。ふ頭内には民間倉庫が多く集積し、また製品輸入の増大傾向に対応するための総合物流施設である「横浜港流通センター(YCC)」が平成8(1996)年から供用されている。

このほか、自動車輸出入拠点となる自動車船専用ふ頭や、コンテナふ頭、ライナーふ頭、内航船ふ頭など、多彩なふ頭構成を有している。

### ハ) 大さん橋ふ頭

明治27(1894)年の完成以来、日本の玄関口として国内外の多くの客船を迎え入れてきた、客船専用ふ頭である。昭和62(1987)年から大規模な再整備が進められ、平成14(2002)年にリニューアルオープンした。国内トップの客船寄港数を誇り、ターミナルの先端部分には、各種イベントに利用できるホールを併設している。屋上は、24時間開放の広場となっており、多くの観光客が訪れるエリアとなっている。

### ニ) 山下ふ頭

昭和28(1953)年から埋立てを開始し、昭和38(1963)年に完成したふ頭で、在来貨物を中心に取り扱う。本牧ふ頭の完成まで、横浜港の中心的な役割を担ってきたが、現在は、倉庫が数多く立地している特性を活かし、本牧・大黒ふ頭を支える重要な物流拠点となっている。

また、ふ頭内には、航空貨物を扱う、「横浜航空貨物ターミナル(YAT)」が立地している。

### ホ) 鶴見地区

京浜工業地帯における生産拠点として、石油化学工業や鉄鋼関係などの重化学工業を中心とした民間企業が多く立地している。

最近では、研究開発所や外資系の大型物流施設の立地などが展開され、利用転換など、多機能な集積が進んでいる地区である。

キ) 磯子・金沢地区

造船所や石油化学工業などの重化学工業を中心とした民間企業が多く立地している。

地区内にある金沢木材ふ頭は、昭和 45(1970)年に建設着手、昭和 49(1976)年に供用が開始され、輸入木材や在来貨物を扱う。

また、増大する海洋性レクリエーションの需要に対応するために、旧貯木水面を利用して整備したマリーナ施設「横浜ベイサイドマリーナ」など、市民利用施設が立地している。

横浜港概略図



【参考】各港の港湾計画

	東京港	川崎港	横浜港
計画目標 年次	平成 20 年代後半	平成 20 年代前半	平成 20 年代後半
取扱貨物量 の目標 (万トン)	外 貿 : 6,130 内 貿 : 4,470 合 計 : 10,600	外 貿 : 5,570 内 貿 : 4,410 合 計 : 9,980	外 貿 : 10,140 内 貿 : 4,930 合 計 : 15,070
計画内容	<p>○世界と競う港湾サービスの実現</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・外貿コンテナふ頭機能の拡充・強化</li> </ul> <p>⇒中央防波堤外側コンテナターミナル整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型船化への対応</li> <li>・内貿ユニットロードふ頭の再編・強化</li> <li>・臨海部全体の交通ネットワークの拡充</li> <li>・高機能物流拠点の形成</li> </ul> <p>○首都東京の危機管理機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模地震対策施設の強化</li> <li>・高潮対策の推進</li> </ul>	<p>○首都圏を支える物流拠点の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東扇島地区を中心とした外内貿機能の充実・強化</li> </ul> <p>○港湾と背後地域との連絡による物流機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・臨港交通体系の充実</li> </ul> <p>○震災時における経済活動を支える物流機能の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模地震災害時における緊急物資輸送等の対策の推進</li> </ul>	<p>○高効率な外貿コンテナターミナルを拠点とした国際競争力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格コンテナターミナルの形成(本牧ふ頭、大黒ふ頭、南本牧ふ頭)</li> <li>・コンテナ船の大型化への対応</li> </ul> <p>〈南本牧MC-3,4〉</p> <p>○物流需要の変化に対応した港湾空間の効率的な利用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共岸壁の機能転換及び集約</li> </ul> <p>○臨海部の道路体系の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ふ頭間及び広域道路ネットワークの形成</li> </ul>

## 2 京浜港を取り巻く状況

### (1) 世界的な物流を取り巻く状況

#### ① 世界の経済動向

国際通貨基金（IMF）による世界経済見通しでは、サブプライムローン問題に端を発した世界的な需要低迷後、広範な公的介入が需要を下支えし、経済成長率は上向きに転じていると分析している。

更に、2010年以降の中長期的な経済成長率は、一定程度回復すると予測されており、アジア地域については、GDPの伸び率は低下するものの、相対的には世界の他地域よりも高い成長率を維持するものと考えられている。

#### ② 国際分業の進展

製造業を中心とした国際分業が世界的に進展する中、中国などのアジア諸国は、先進国からの投資を積極的に受け入れ、高い成長率を実現してきた。

我が国においても、1985年のプラザ合意による円高の進行以降、アジア、特に中国への直接投資件数が急増するとともに、1997年のアジア通貨危機後、中国とその他アジア諸国との投資件数の格差が広がっている。

日本企業は中国沿岸地域を中心に幅広く進出しており、その総計は2007年の統計で4,878社に達している。

また、国際分業が進展したことにより、部品や完成品の輸出入の増加、航空輸送と海上輸送のボーダレス化等、従来と異なる物流需要が顕在化しており、これに対応してロジスティクスも変化してきている。

#### ③ 物流革新の動き

近年、経済活動のグローバル化や消費者ニーズの多様化に伴う商品の短サイクル化等により、原材料調達から生産、販売までの流れを一体的に管理する、いわゆるサプライチェーンマネジメントの概念が重要視されている。

物流は、企業戦略上重要な位置を占めるようになってきており、コストだけではなく、定時性や正確性の確保といった質の高い物流サービスの提供が求められている。

また、企業においては、経営効率化の観点から、物流業務全般を外部の物流専門業者に一括して発注するなどの流れが急速に拡大しており、物流業者に求められる役割や業務範囲も、単なる配送だけではなく、物流システムのマネジメント、プランニング等のコンサルティング業務を包括して提供するなど、多様化してきている。

#### ④ 荷動き状況

世界的な生産拠点となったアジア地域の経済発展により、国際海上コンテナ貨物流動量が増加し、アジア諸港におけるコンテナ取扱量が大きく増大している。

また、欧米等の最終消費地に向け、ダイレクトに輸送されるコンテナ貨物の取り扱いが増加するとともに、経済発展を背景としたアジア諸国の消費市場としての存在感の高まりにより、アジア域内での貿易も活発化してきている。

1999年と2007年のコンテナの荷動きを比較すると、欧米間（大西洋航路）に



についてはアジアから北米間（北米航路）、アジアから欧州間（欧州航路）、アジア域内（アジア航路）の荷動きがそれぞれ 2.30 倍、2.68 倍、2.25 倍と大幅に拡大しており、アジアの重要性が高まっている。

#### ⑤ 海運業界の動向

海運業界も、激しい競争に晒され、コストの低減等の経営努力を続けている。貨物の流動量に応じて、基幹航路における大型船の投入と寄港地の集約化を進めるとともに、基幹航路から外れた、取扱貨物量の少ない港に対しても、貨物の囲い込みを図るためフィーダー輸送網を拡大している。

また、海外では、より輸送効率を高めることが可能な 45ft コンテナの利用が拡大しており、2005 年に国際標準化されている。

経営面でも、規模の拡大による効率化、グローバルネットワークの充実によるサービス強化を目的に、大手企業同士の合併、再編、業務提携等による競争力強化が図られている。

#### ⑥ 大型船投入状況

物流コストの低減を目的に、主要な船会社は基幹航路に投入するコンテナ船の大型化を積極的に進めている。

現在、世界経済が停滞する中で、多くの新造大型コンテナ船は稼働を見合わせているが、景気の回復とともに就航してくることは確実である。

特に、欧州航路では、最も大型化が進んでおり、すでに 8,000TEU 型以上のコンテナ船が数多く投入され、12,000TEU 級の超大型コンテナ船も就航している。

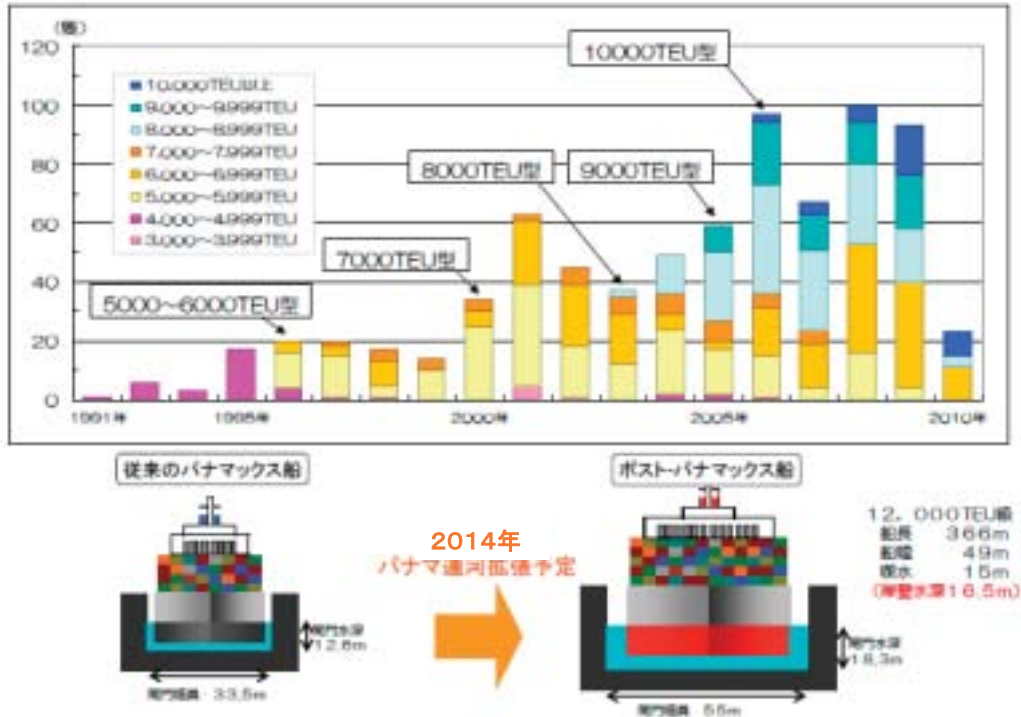
一方、北米航路に就航しているコンテナ船は、現在 4,000TEU～6,000TEU 型が中心となっているが、10,000TEU 型も就航するなど大型化が進んでいる。また、今後、欧州航路への 10,000TEU 超のコンテナ船への代替が進み、その結果、現在欧州航路の中心である 8,000TEU 型船が次々と北米航路に投入されてくる可能性が高いと見込まれている。

このような船舶の大型化に対応するため、現在、パナマ運河の拡張等の工事が 2014 年の竣工を目指して進められている。

工事完了後は、パナマ運河の通航許容量が倍増し、これまで他ルートへの迂回を余儀なくされていた大型船の通行が可能となるなど、今後、ますます大型船標準化への傾向が高まっていくと考えられる。

また、近年、世界人口の増大や BRICs を中心とする世界経済の拡大等を背景として、生産資源、エネルギー資源、穀物資源の需給が世界的に逼迫し、荷動きが増大するとともに世界的に資源価格が高騰する傾向にある。このため、資源調達コストを大幅に縮減するため、世界的にバルク船の大型化が進展している。

図表 超大型コンテナ船の就航見込み



資料) Clarkson Research Services Ltd, 「Clarkson Containership Register 2007」、パナマ運河資料より

注1) 2007年以降は、計画どおり竣工した場合の隻数

注2) 2007年1月時点

## ⑦ アジア諸港の動向

かつてアジア地域では、日本の太平洋側、台湾、香港が主たるコンテナ貨物発着地であったが、釜山、大連、北京、天津、上海など北方に重心が移っており、その結果、我が国港湾を経由しない北米航路や日本海を運航する北米航路が多く見られるようになるなど、新たなハブ&スポーク構造が出現した。コンテナ取扱量については、近年、アジア諸港の発展は目覚しく、全世界におけるコンテナ貨物取扱量でも上位を占めている。

コンテナ貨物取扱量上位3港のうち、シンガポール・香港は地勢的な優位性を活かし、世界において確固たるトランシップポートの地位を維持している。

また、ベトナム、タイ、インドネシア、インドなどにおいても、ターミナル整備が進んでおり、今後、貨物取扱拠点としての役割を担っていく可能性が高い。

図表 世界の港湾別コンテナ貨物取扱個数ランキング (単位:TEU)

順位	港湾名	取扱量
第1位	シンガポール	27,932,000
第2位	上海	26,150,000
第3位	香港	23,998,449
第4位	深セン	21,099,000
第5位	釜山	13,270,000

資料) CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK 2009

一方、アジア地域におけるターミナル整備手法については、土地造成段階から外国資本を参入させる方式が採用されており、例えば、メガターミナルオペレーター会社に整備から運営までの一切を行わせるケースや外国船会社等との合弁会社による整備などの方法が用いられている。

また、このような港湾整備の進展とあわせて、黄海協定の廃止や中台自由化などの規制緩和も進んでおり、アジア主要港の勢力地図が変化する可能性が高いといわれている。

以下において、コンテナ貨物取扱量上位のアジア諸港のうち、港湾施設の整備や貨物集荷策で特徴的な港湾を取り上げる。

#### ア 中国華北（大連、天津、青島港）

大連港は、遼東半島の南端に位置し、中国東北部を背後圏として持ち、背後圏と港をつなぐ鉄道や高速道路網が充実している。近年、日系企業が多く進出する大連経済技術開発区（対外経済解放区）に隣接した、大窯湾コンテナターミナルの整備が進められており、2010年までに合計22バース（計画上の取扱能力は800万TEU）が稼動予定である。

天津港は、首都北京の玄関口となっている港湾で、現在、コンテナターミナルの整備が進み、2010年までに、1,200万TEUを取り扱う整備計画を立てている。中国政府は、天津港を保稅港区に指定し、上海に次ぐ金融・ビジネスの中心とする構想を打ち出している。

青島港は、中国国内港湾において、上海港、深セン港に次ぐ貨物量を取り扱っており、華北最大のコンテナ貨物取扱港湾である。青島前湾港の南岸に全長3,408m（世界最長規模）、水深18-20mの大型コンテナバース（10バース、年間処理能力600万TEU）を有するターミナルを整備し、更に同ターミナル完成後は、北岸3,400mも開発する予定で、両岸の開発終了後（計約6,800m、21バース）のコンテナ取扱能力は年間1,400万TEUを超える見込みである。

#### イ 中国華中（上海港、寧波港）

上海港は、上海市だけではなく、周辺の蘇州や無錫、常州のほか、揚子江の上流の武漢等、国際分業が進み日系企業を始めとした多くの製造業が進出している大生産拠点が背後にある港である。深水岸壁を確保した国際ハブポートとすることを目的に、2003年から、洋山コンテナターミナルの整備を進めており、完成すると29バース、延長約10km、100基のガントリークレーンで、1,500万TEUのコンテナを取り扱う予定である。洋山コンテナターミナルと東海大橋でつながる臨港新城地区の一部を、広大な税関特殊管理区域（通過する貨物や立地事業者が大幅な税制上の優遇を受けられる区域）に指定し、貨物集荷を図っている。

上海港に隣接するように立地している寧波港は、大水深の天然の良港であり、地形を利用した大水深コンテナターミナルの整備を推し進め、上海港同様、年々、取扱量を増加させている。

#### ウ 中国華南（深セン港）

深センは、赤湾、蛇口、塩田の3港を合わせ持ち、香港に隣接した中国で唯一陸・海・空の税関が揃っている港である。

塩田港は、2005年10月から、港湾区と保税区が連結した保税背後圏区が稼働し、通関手続きの簡素化や、コストダウンを実現し、日系企業の進出も盛んである。

## エ 韓国・釜山港

釜山港では、トランシップ貨物に焦点を当てたポートセールスを行っている。そのため、船会社に対するインセンティブ制度として、トランシップ貨物の荷役料の一部補助等を行っている。

また、釜山港－釜山新港間の横持輸送費用の補助や、両港を寄港する船会社に対して入港料や岸壁使用料を全額免除する等の措置を行っている。荷主に対しては、釜山港・釜山新港等の背後地域に進出した企業に対し、租税の減免を行う等の優遇策を講じている。

これらの取組みの中心となっている釜山港湾公社（以下「BPA」という。）は、2004年に、従来の韓国政府海洋水産部の地方機関・釜山地方海洋水産庁が、国際物流環境の急変や海外主要港湾の管理体制の変化に対応するために公社化された組織である。

## オ 台湾・高雄港

高雄港は、香港の混雑の影響からトランシップ貨物を増加させてきており、1997年に政府が、高雄港を国際ハブポート、基隆港、台中港をその補完港として位置づけた。併せて、国内各港のもつそれぞれの機能を果たすべく1997年から、順次カボタージュ規制や船会社専用バースに関する規制の緩和を行っている。その結果、概ね順調に取扱量を増加させており、2002年には849万TEU、2007年1,026万TEUと、世界第8位の取扱量を誇っている。

## カ 東南アジア・ベトナム

東南アジアの新興国のなかでは、いわゆる「チャイナ+1」の投資先としてベトナムが注目を集めている。

北部ではハノイ市を中心に、南部ではホーチミン市を中心とした地域において、日系企業を中心とした製造業が進出してきており、南部地域を中心として、海上貨物量も増加している。

## (2) 我が国、京浜港を取り巻く環境変化

### ① 人口の減少、高齢化の進行

我が国の人口は既に減少局面に入っており、いわゆる生産年齢人口も平成4(1992)年をピークに減少している。

同時に高齢化の進行も著しく、平成20(2008)年の高齢化率は22.1%と世界的にも極めて高い水準となっている。

このような人口減少・少子高齢化の進行は、経済活動の規模の縮小をもたらすと同時に港湾における取扱貨物量の減少を招くことも想定され、港湾活動の維持に影響を及ぼしかねない。

### ② 環境保全への取組

地球の温暖化を招いている温室効果ガスの削減について、国際的な取組が進められており、我が国も2020年の排出量を1990年対比で25%削減すると表明している。

港湾においても大気環境負荷物質の排出量が少ない船舶の開発、陸上電力供給システム、モーダルシフトなどの対応が進められているが、一層の取組みが求められている。

### ③ 国内の産業立地動向

産業や人口の集中に伴う地域間格差問題や公害問題等に対応するために、昭和30年代から40年代にかけて制定された工業制限三法(工業等制限法、工場立地法、工業再配置促進法(※))のもと、京浜臨海部を始め首都圏の既成市街地において、工場、事業所等の新設・増設が制限される一方、工業の集積度が低い地域への工業再配置を促進する政策が取られてきた。

このため、京浜臨海部においても、閉鎖や地方へ移転する工場、事業所等も発生するなど、輸出入貨物量へも少なからず影響をおよぼす結果となった。

(※)工業等制限法は2002年に、工業再配置促進法は2006年に、それぞれ廃止された。

### ④ テロ等に対する安全対策の強化

2002年のSOLAS条約(※)改正に伴い、外航船と港湾施設の保安対策強化を図っている。

また、米国は各国にメガポートイニシアティブへの更なる対応を求めてきており、今後、ターミナルへの出入管理の高度化等の課題とともに対策を講じていく必要がある。

(※)SOLAS条約・・・1912年のタイタニック号海難事故を受けて制定された、海上における人命の安全のための国際条約。2001年の米国同時多発テロ事件を契機に、海事分野における保安強化を目的とした改正がなされた。

### ⑤ 3環状道路の整備

3環状道路(※)については、現在、国等において重点的に整備が進められている。

それらの整備が進めば、京浜港と背後圏との輸送時間の短縮や、輸送効率の

向上等が期待できるが、あわせて臨海部の物流施設と背後圏との効果的な物流体系の構築についても検討していく必要がある。

(※) 3環状道路：首都圏中央連絡自動車道(以下「圏央道」という。)

東京外かく環状道路(以下「外環道」という。)

首都高速道路中央環状線(以下「中央環状線」という。)の総称

○ 圏央道

2015年度を圏央道全体の完成目標として整備が進められている。

○ 外環道

関越道から東名高速までは、2009年5月の整備計画決定後、事業が実施されている。

○ 中央環状線

現在整備中の「中央環状新宿線」は2009年度、「中央環状品川線」は2013年度の完成を予定している。

⑥ 羽田空港の再拡張・国際化

羽田空港（東京国際空港）は、年間約6,700万人（2006年度）が利用する国内最大の空港であるが、再拡張事業により2010年より発着回数が大幅に拡大するとともに、一層の国際化が推進される。

物流については、空港内の国際物流機能の向上、国際線地区貨物ターミナルの整備等が進められているが、航空貨物量の拡大も視野に入れて、物流機能についても検討していく必要がある。

**【羽田空港再拡張事業】**

国は、羽田空港に新たな4本目の滑走路等を整備し、年間の発着能力を現在の29.6万回(※)から40.7万回に増強して、発着容量の制約の解消、多様な路線網の形成、多頻度化による利用者利便の向上を図る「滑走路整備事業」とともに、将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保しつつ国際定期便の受入を可能とするための、国際線地区旅客ターミナルビル、貨物ターミナル、エプロン等の整備を行う「国際線地区整備等事業」による、「羽田空港再拡張事業」を実施しており、2010年10月供用開始予定である。

(※) 羽田空港容量は、平成19年9月1日から高速離脱誘導路の整備等に伴い、30.3万回に増枠

### 3 京浜港が抱える問題点とその要因

京浜港は、今後とも現在有している総合港湾としての様々な役割を果たしていくことが期待されている。

旅客輸送、観光・レクリエーション、防災、都市活動の支援などは大都市港湾の重要な機能であり、当然に維持されるべき機能である。

物流面では、総合物流拠点として、引き続き様々な輸送ニーズに対応していくが、主要な「エネルギー取扱拠点」「自動車取扱拠点」「外貿コンテナ貨物輸出入拠点」としての3つ機能を中心に、引き続き充実・強化を図っていく必要がある。

「エネルギー取扱拠点」としての機能・役割を果たすには、大規模な生産機能や海上輸送機能の確保が不可欠であることから、容易に他港に代替できるものではなく、引き続きその機能・役割を維持していく。また、「自動車取扱拠点」としての機能・役割については、多様な輸送形態に対応できる機能を維持し、我が国の基幹産業を支えていく。

一方、「外貿コンテナ貨物輸出入拠点」としての機能・役割については、船舶の大型化や寄港地の集約が進む中、飛躍的な成長を遂げる中国等のアジア諸港に差をつけられつつあり、国際競争力が大きく低下している状況にあることから、国際港湾としての機能強化に向けた取組みを進めていく必要がある。

「総合港湾」の主要機能である総合物流機能において、その一角を占める「外貿コンテナ貨物輸出入拠点」機能が活力を失うことは、総合港湾としての京浜港の将来にとって大きな痛手となる。同時に、そのことによる住民生活・産業活動への影響も極めて大きなものである。

したがって、次項以降は「外貿コンテナ貨物輸出入拠点」の機能について、中心的に記述し、課題の整理を行っていく。

#### (1) 京浜港が抱える問題点

##### ① コンテナ貨物取扱個数

##### ア コンテナ貨物取扱シェアの低下

日本は国別のコンテナ貨物取扱量は世界第4位を占めるものの、国別の世界シェアでは5%に満たない。

世界の港湾においてコンテナ貨物取扱量が増加し、船会社による基幹航路の集約化が進む現状で、国内主要港湾においても日本は基幹航路の寄港を維持するだけのコンテナ貨物取扱量が確保できない状況になりつつある。

さらに、中国をはじめとするアジア港湾の躍進により、港湾別の世界ランキングで、2007年には、東京港、横浜港とも世界20位以下となっているなど、相対的な地位を低下させている。

図表 港湾における国別コンテナ貨物取扱量（2006年）

順位	国名	コンテナ貨物取扱量	世界シェア
第1位	中国	10,822万TEU	25.2%
第2位	米国	4,088万TEU	9.5%
第3位	シンガポール	2,479万TEU	5.8%
第4位	日本	1,827万TEU	4.3%
第5位	韓国	1,571万TEU	3.7%

資料) CONTAINERISATION INTERNATIONAL より作成

○ アジア諸港の躍進により我が国の相対的地位が低下

1997年	横浜港	第13位	235万TEU
	東京港	第14位	232万TEU
	川崎港	—	3万TEU
2007年	東京港	第24位	412万TEU
	横浜港	第28位	343万TEU
	川崎港	—	7万TEU

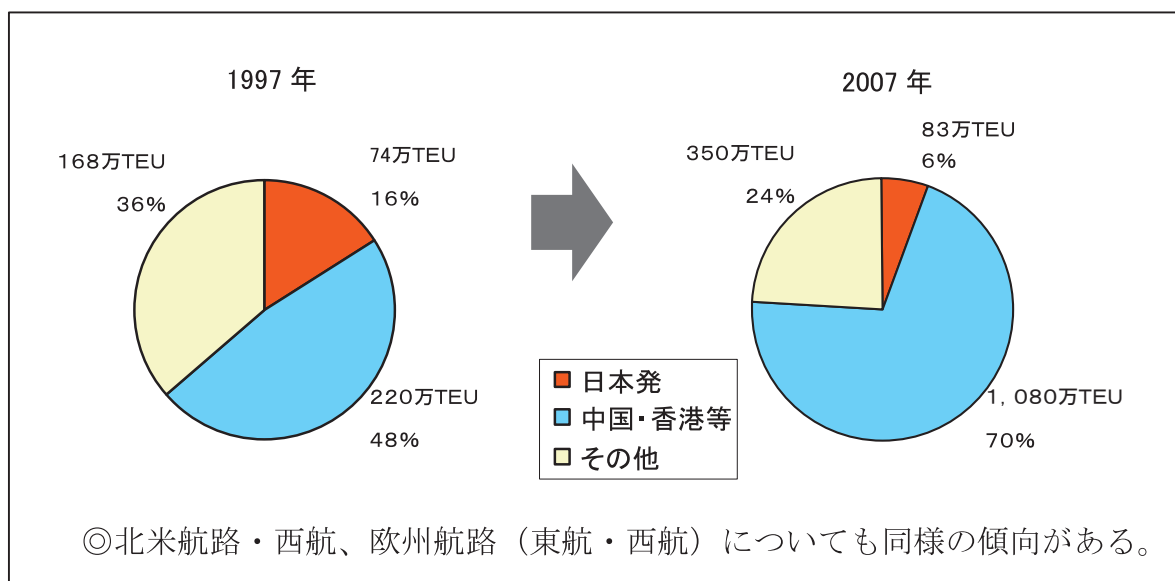
資料) CONTAINERISATION INTERNATIONAL より作成

イ 基幹航路における日本発着貨物取扱比率

コンテナ船の大型化が進むとともに、我が国における産業構造の変化（生産拠点の移転等）や国内各港を経由した貨物分散等の理由により、基幹航路を運航するコンテナ船における日本港湾を発着する貨物の割合が減少する傾向にある。例えば、北米航路の東航（アジア→北米）では、1997年のシェア16%が2007年には6%まで落ち込んでいる。

このような背景から、船会社の経営戦略上、日本の港湾が、寄港地としての魅力を失いつつあり、基幹航路からの抜港の一因になっているものと考えられる。

図表 アジア／米国間におけ貨物シェア（北米航路・東航）



資料) 日本海事センター調査により作成

② 基幹航路寄港数の減少

我が国港湾のコンテナ貨物取扱量の相対的な地位の低下とともに、東京港及び横浜港における基幹航路の寄港数は減少傾向にある。

北米航路では、1998年から2008年の10年間に、中国諸港（塩田、上海等）への寄港数が急増した（塩田港は約9倍、上海港は約8倍）。一方、横浜港は19航路から20航路、東京港は16航路から14航路となっている。

欧州航路では、同時期に、北米航路同様に、中国諸港（塩田、上海等）への



寄港数が急増している。この間、横浜港は7航路から1航路、東京港は9航路から8航路となっている。

図表 基幹航路の寄港状況

基幹航路	1998年	2008年
東京港寄港	25航路	22航路
横浜港寄港	26航路	21航路

資料)「国際輸送ハンドブック」(1998年版、2008年版、オーシャンコマース)より作成

コンテナ船の急速な大型化が進展する中、8,000TEU型を越える大型コンテナ船の受け入れ態勢は必ずしも十分ではない。

なお、国内主要港についても寄港数は、減少しており、北米航路では、神戸港は20航路から12航路、名古屋港は18航路から14航路、欧州航路では、神戸港は10航路から5航路、名古屋港は11航路から5航路となっている。

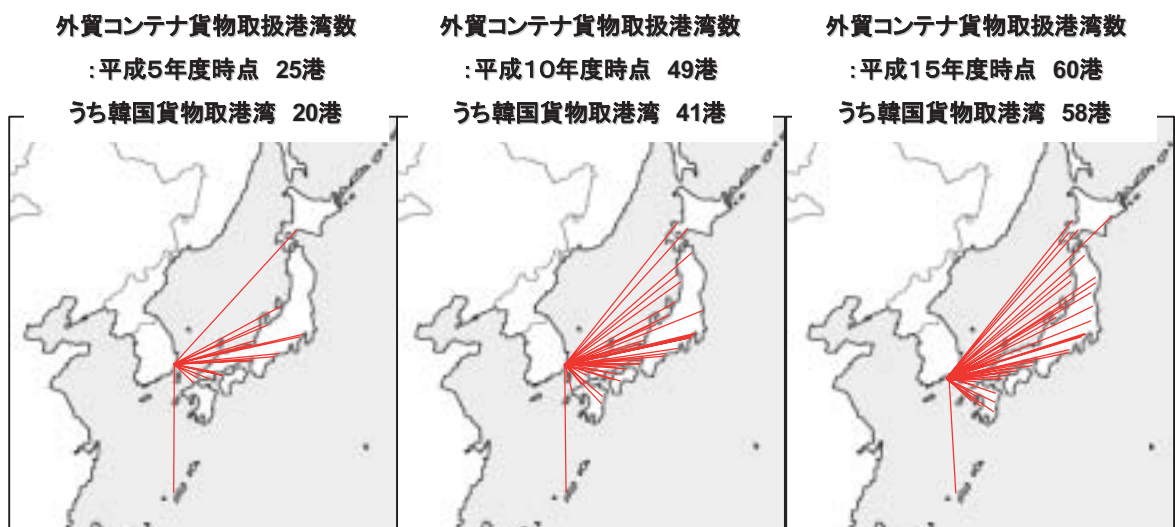
### ③ フィーダーポート化の進行

#### ア フィーダーポート化の現状

国際ハブポートとして多くのトランシップ貨物を取り扱っていた神戸港が、1995年の震災により施設へ大きな被害が生じ、コンテナ取扱ができない期間が長期に及ぶとともに、リスク分散の観点から、国による国内各港の整備が進んだことを契機に、釜山港等の近隣主要港でのトランシップによる輸送形態が定着していった。

我が国発着のコンテナ貨物のうち、平成5年時点では、釜山港においてトランシップされたものが、9%程度であったのに対し、平成15年には、34%と全体の1/3を超えるところまで増加している。このままの状態が続けば、京浜港のみならず、我が国港湾全体がフィーダーポート化する恐れも否定できない。

図表 フィーダーポート化の現状

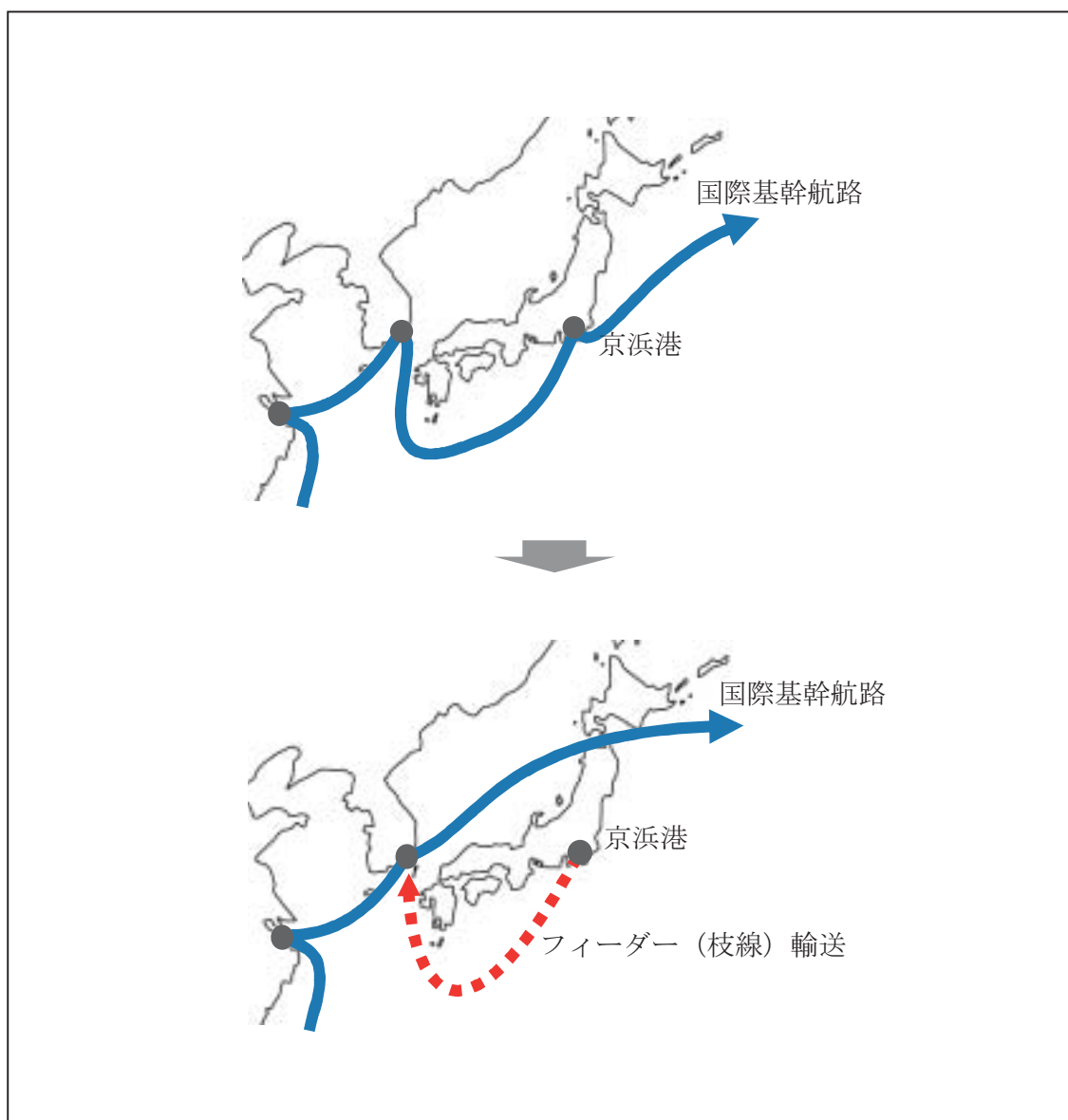


## イ フィーダーポート化の問題点

京浜港が、フィーダーポートに転落すれば、以下のような重大な問題が生じる恐れがある。

- フィーダー輸送の場合、トランシップ港における積み替え荷役作業の増加や輸送日数の増加などにより、定時性が損なわれる可能性が高まるだけでなく、製品等への傷みも懸念される。また、輸送コスト、在庫コストが増加し、製品価格の上昇や輸出貨物の価格競争力の低下を招くなど、産業活動や住民生活に重大な支障が生じる。
- フィーダー輸送の増加により、北米、欧州等との直行便の取扱貨物量が減少することで、一層、基幹航路の寄港数が減少し、航路サービス網が縮小するなど、外貿コンテナ輸送の輸送効率の低下という悪循環が生じる。

図表 フィーダーポート化のイメージ



## (2) 現状を引き起こした要因

### ① 国際貿易構造の変化

アジア諸国が安価な人件費等を背景に、世界の生産拠点として成長していく初期段階においては、主に部品等の供給を担っていた。一方、我が国はその部品を輸入し組立加工して欧米への輸出等を行っていた。

しかしながら、最近では、消費者ニーズが多様化し、小口高頻度輸送や、リードタイム短縮など高品質の物流サービスが求められており、アジア諸国で部品供給に加えて組立加工も行い、ダイレクトに最終消費地に輸送する傾向が強まっている。その結果、日本を経由する生産物の割合が低下し、アジア諸国を経由する割合が高まっている。このような国際貿易構造の変化に伴い、我が国で完成品を生産し、海外に輸送することが難しくなっている。

### ② 国内貨物の分散による京浜港取扱シェアの低下

例えば、隣国の韓国と外貿コンテナ取扱港湾を比較すると、我が国では輸出入コンテナ貨物の取扱実績のある港湾が65港、韓国は9港であり、絶対数では約7倍となっている。その結果、韓国において最も取扱量の多い釜山港は、対国内シェアが60%を上回っている一方、京浜港の対国内シェアは約41%にとどまっている。

図表 我が国と韓国における輸出入コンテナ貨物取扱港湾の比較

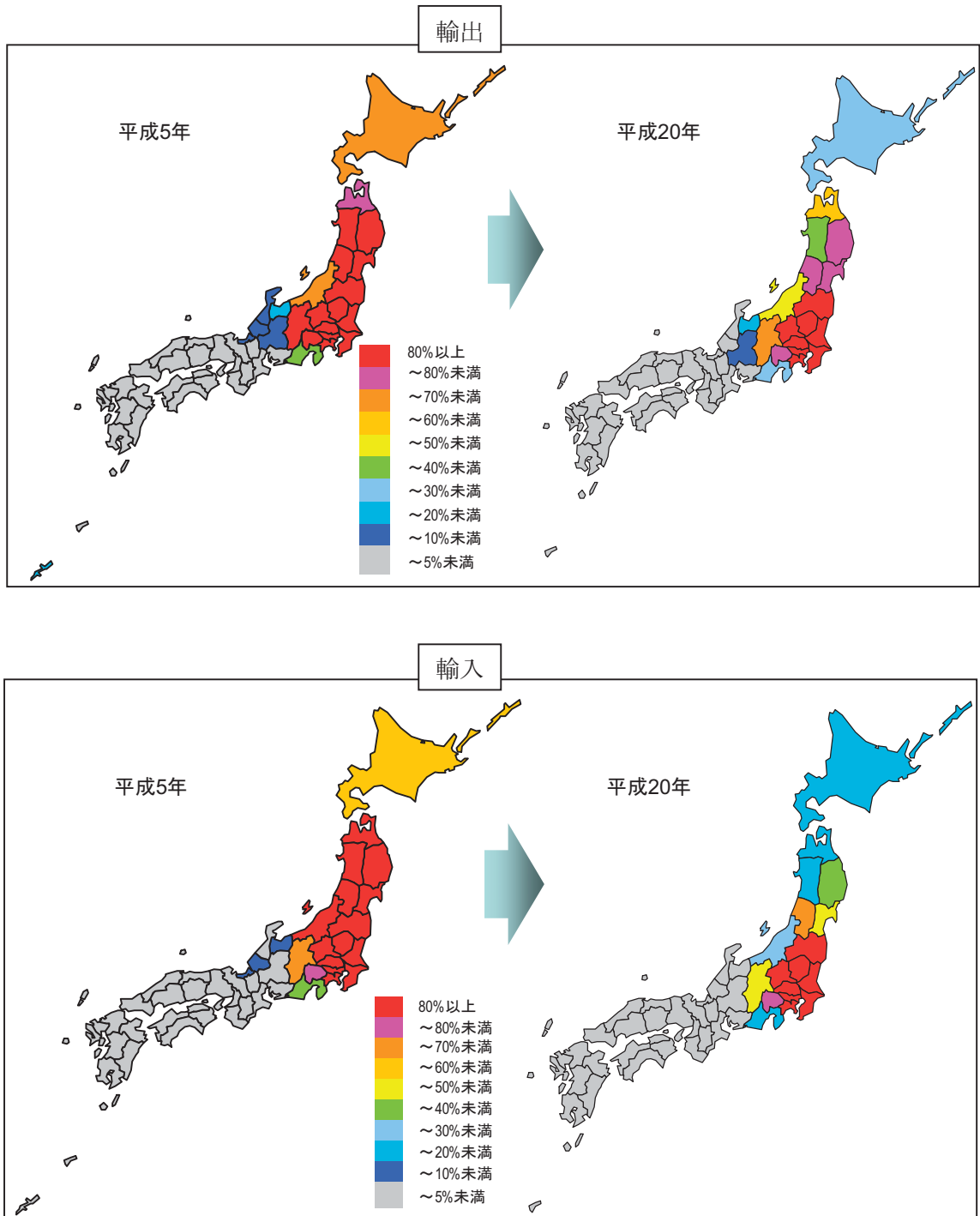
	日本	韓国																																																									
港湾数	重要港湾以上： <u>128港</u> うち、2007年に輸出入コンテナの取扱実績があった港湾は <u>65港</u>	外貿港湾： <u>28港</u> うち、主なコンテナ取扱港湾は <u>9港</u>																																																									
面積	377,930 km <sup>2</sup> (約 6,100km <sup>2</sup> にコンテナ港湾が1港 =10,000km <sup>2</sup> あたり1.6港)	99,678km <sup>2</sup> (約 11,000km <sup>2</sup> にコンテナ港湾が1港 =10,000km <sup>2</sup> あたり0.9港)																																																									
人口	12,777万人(2005年) (約206万人にコンテナ港湾が1港 =1,000万人あたり約4.9港)	4,846万人(2007年) (約538万人にコンテナ港湾が1港 =1,000万人あたり約1.9港)																																																									
GDP	43,854億USD(2007年) (約707億USDにコンテナ港湾が1港 =1兆USDあたり約14港)	9,568億USD(2007年) (約1,063億USDにコンテナ港湾が1港 =1兆USDあたり約9港)																																																									
主な港湾の輸出入コンテナ取扱量 (日本・韓国ともに2008年実績、韓国はトランシップ貨物は含まない)	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>コンテナ個数 (TEU)</th> <th>対全国シェア</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>全国計</td> <td>17,089,943</td> <td>100.0%</td> </tr> <tr> <td>京浜</td> <td>6,961,350</td> <td>40.7%</td> </tr> <tr> <td>  東京</td> <td>3,727,290</td> <td>21.8%</td> </tr> <tr> <td>  川崎</td> <td>30,189</td> <td>0.2%</td> </tr> <tr> <td>  横浜</td> <td>3,203,871</td> <td>18.7%</td> </tr> <tr> <td>阪神</td> <td>3,991,860</td> <td>23.3%</td> </tr> <tr> <td>  大阪</td> <td>1,950,083</td> <td>11.4%</td> </tr> <tr> <td>  神戸</td> <td>2,041,777</td> <td>11.9%</td> </tr> <tr> <td>伊勢湾</td> <td>2,797,009</td> <td>16.4%</td> </tr> <tr> <td>  名古屋</td> <td>2,630,517</td> <td>15.4%</td> </tr> <tr> <td>  四日市</td> <td>166,492</td> <td>1.0%</td> </tr> </tbody> </table>		コンテナ個数 (TEU)	対全国シェア	全国計	17,089,943	100.0%	京浜	6,961,350	40.7%	東京	3,727,290	21.8%	川崎	30,189	0.2%	横浜	3,203,871	18.7%	阪神	3,991,860	23.3%	大阪	1,950,083	11.4%	神戸	2,041,777	11.9%	伊勢湾	2,797,009	16.4%	名古屋	2,630,517	15.4%	四日市	166,492	1.0%	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>コンテナ個数 (TEU)</th> <th>対全国シェア</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>全国計</td> <td>11,599,998</td> <td>100.0%</td> </tr> <tr> <td>釜山港</td> <td>7,638,073</td> <td>65.8%</td> </tr> <tr> <td>仁川港</td> <td>1,661,741</td> <td>14.3%</td> </tr> <tr> <td>光陽港</td> <td>1,488,206</td> <td>12.8%</td> </tr> <tr> <td>蔚山港</td> <td>372,951</td> <td>3.2%</td> </tr> <tr> <td>馬山港</td> <td>24,601</td> <td>0.2%</td> </tr> </tbody> </table>		コンテナ個数 (TEU)	対全国シェア	全国計	11,599,998	100.0%	釜山港	7,638,073	65.8%	仁川港	1,661,741	14.3%	光陽港	1,488,206	12.8%	蔚山港	372,951	3.2%	馬山港	24,601	0.2%
	コンテナ個数 (TEU)	対全国シェア																																																									
全国計	17,089,943	100.0%																																																									
京浜	6,961,350	40.7%																																																									
東京	3,727,290	21.8%																																																									
川崎	30,189	0.2%																																																									
横浜	3,203,871	18.7%																																																									
阪神	3,991,860	23.3%																																																									
大阪	1,950,083	11.4%																																																									
神戸	2,041,777	11.9%																																																									
伊勢湾	2,797,009	16.4%																																																									
名古屋	2,630,517	15.4%																																																									
四日市	166,492	1.0%																																																									
	コンテナ個数 (TEU)	対全国シェア																																																									
全国計	11,599,998	100.0%																																																									
釜山港	7,638,073	65.8%																																																									
仁川港	1,661,741	14.3%																																																									
光陽港	1,488,206	12.8%																																																									
蔚山港	372,951	3.2%																																																									
馬山港	24,601	0.2%																																																									

資料) 下記資料により作成

- ・日本 面積：国土地理院資料、海岸線延長：「Factbook 2007」(CIA)、人口：「平成17年 国勢調査」(総務省統計局)、コンテナ貨物取扱量：「港湾調査月報」(国土交通省)及び各港公表数値、GDP：「世界の統計 2009」(総務省統計局)
- ・韓国 面積・人口：JETRO資料、海岸線延長：「Factbook 2007」(CIA)、コンテナ貨物取扱量：BPA資料、GDP：「世界の統計 2009」(総務省統計局)

更には、各都道府県における京浜港取扱シェアについて、平成5(1993)年と平成20(2008)年を比較してみると、輸出・輸入ともに、北海道から東北地域、北陸地域で低下しており、京浜港における貨物集荷力が弱まっている。

図表 京浜港取扱シェアの比較



資料) 「輸出入コンテナ貨物流動調査 (平成5年、平成20年国土交通省港湾局)」により作成

### ③ 割高で利便性の低い国内輸送網

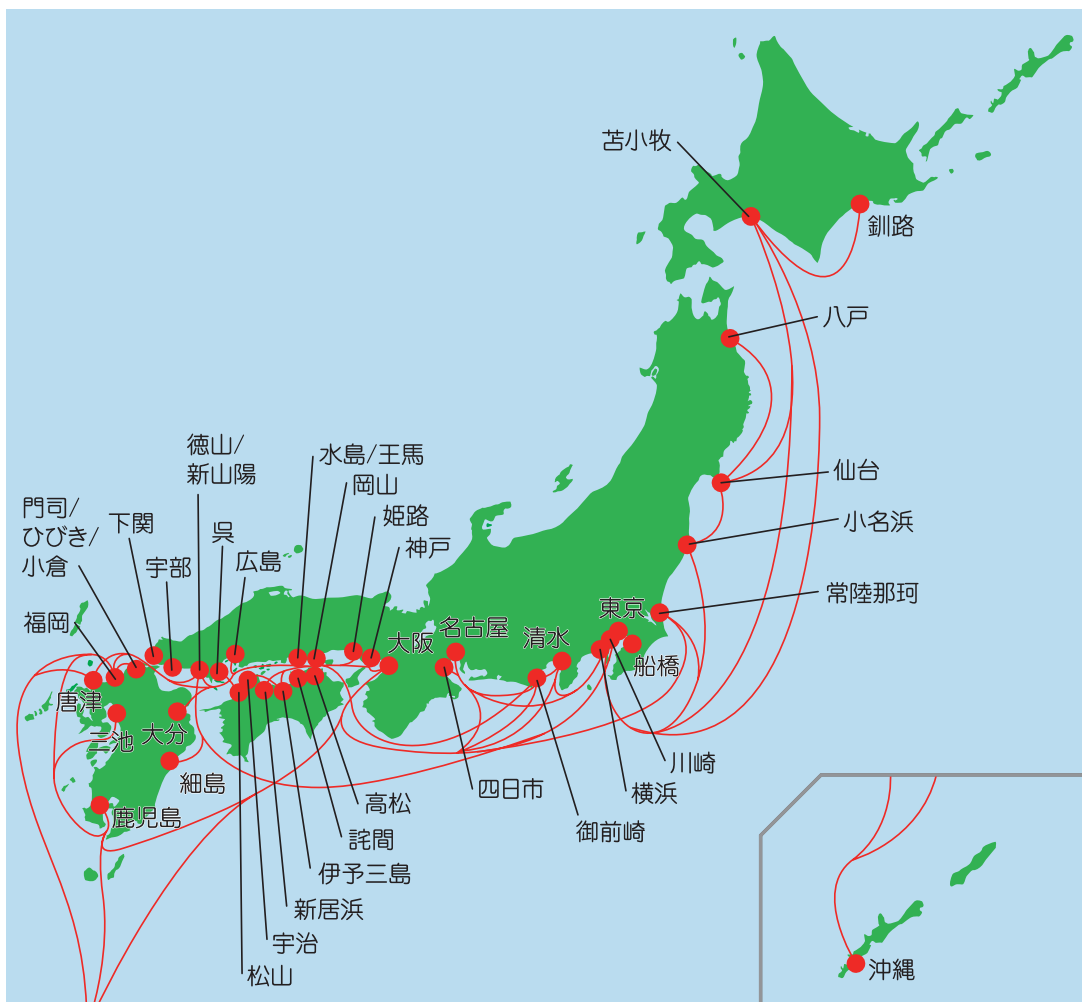
国内輸送ネットワーク等が脆弱、未発達のため、輸送コストが割高となり、輸送効率の低下を招いている。

#### ア 内航フィーダー輸送が十分に機能しておらず、輸送コストも割高

京浜港における内航フィーダー輸送は、100～150TEU 級の船舶による運航が大半であり、概ね 400TEU 級以上の船舶で運航される釜山フィーダー輸送と比較した場合、輸送効率の面で劣っていることに加え、燃料油等への課税など輸送コストも高い。

このようなコスト面等の課題があるため日本海側との輸送航路については皆無となっている。さらに、太平洋側についてもサービス網や定時性が必ずしも十分とはいえない状況にある。

図表 内航海運の航路と寄港地



資料)「海上定期便ガイド」により作成

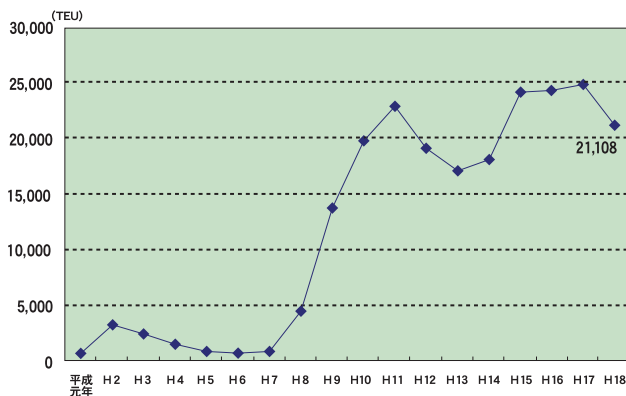
## イ 鉄道輸送を本格化する体制が不十分

鉄道貨物輸送のうち、鉄道海上コンテナ貨物輸送については、ネットワークの整備は進んでいるものの、各地の貨物ターミナルにおける荷役機材の不足、コンテナ搭載貨車が通行できないトンネルがあること、コンテナヤードと貨物ターミナルが離れているため二次輸送を余儀なくされること、など多くの問題が残されていることから、国内輸送量の拡大に至っていない。

更に、貨物輸送は夜間が中心となっているため、海上輸送との接続が悪いとともに、定期便が不十分である。

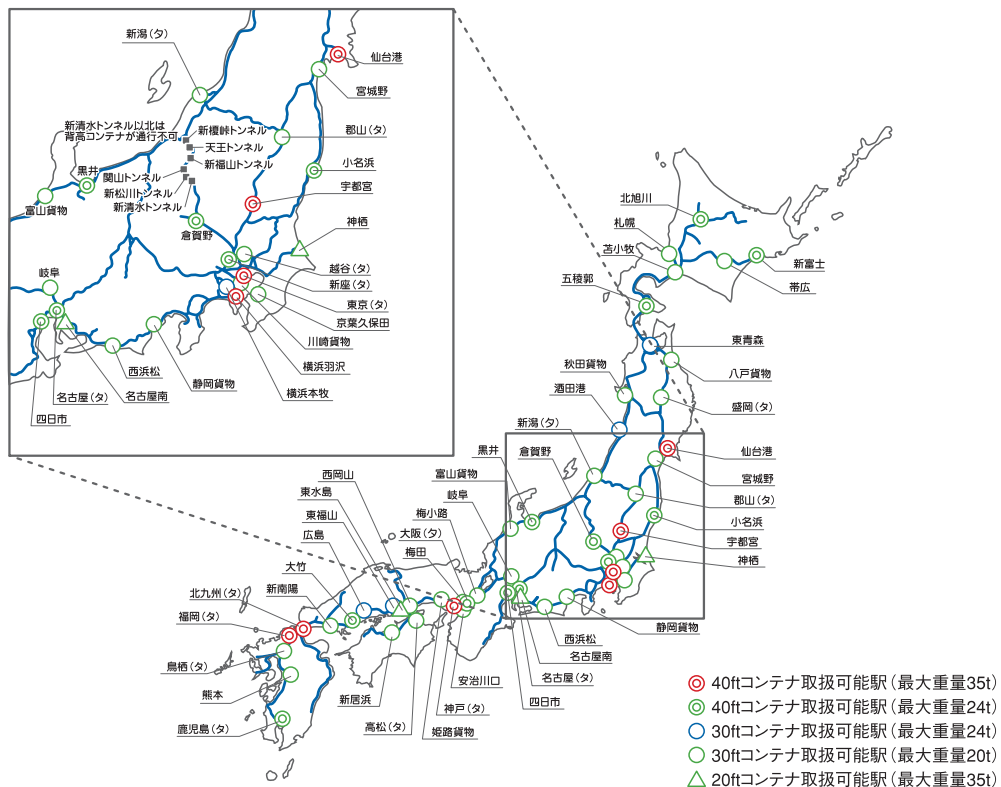
こうしたことから、鉄道輸送量は、国内輸送量の1%程度に留まっており、釜山フィーダーと対抗できる運賃競争力が醸成されていない状況にある。

図表 全国の鉄道による国際海上コンテナ輸送の実績



資料) JR 貨物より

図表 貨物駅ネットワーク及びコンテナ輸送におけるトンネルの通行障害箇所



資料) ネットワーク及びターミナル駅のコンテナ取扱いの可否は「JR 貨物時刻表 2008」により作成  
トンネルの通行障害は「平成 17 年度コンテナ輸送効率化検討調査」により作成

## ウ 環状道路や周辺一般道路など、陸上交通ネットワークの不足

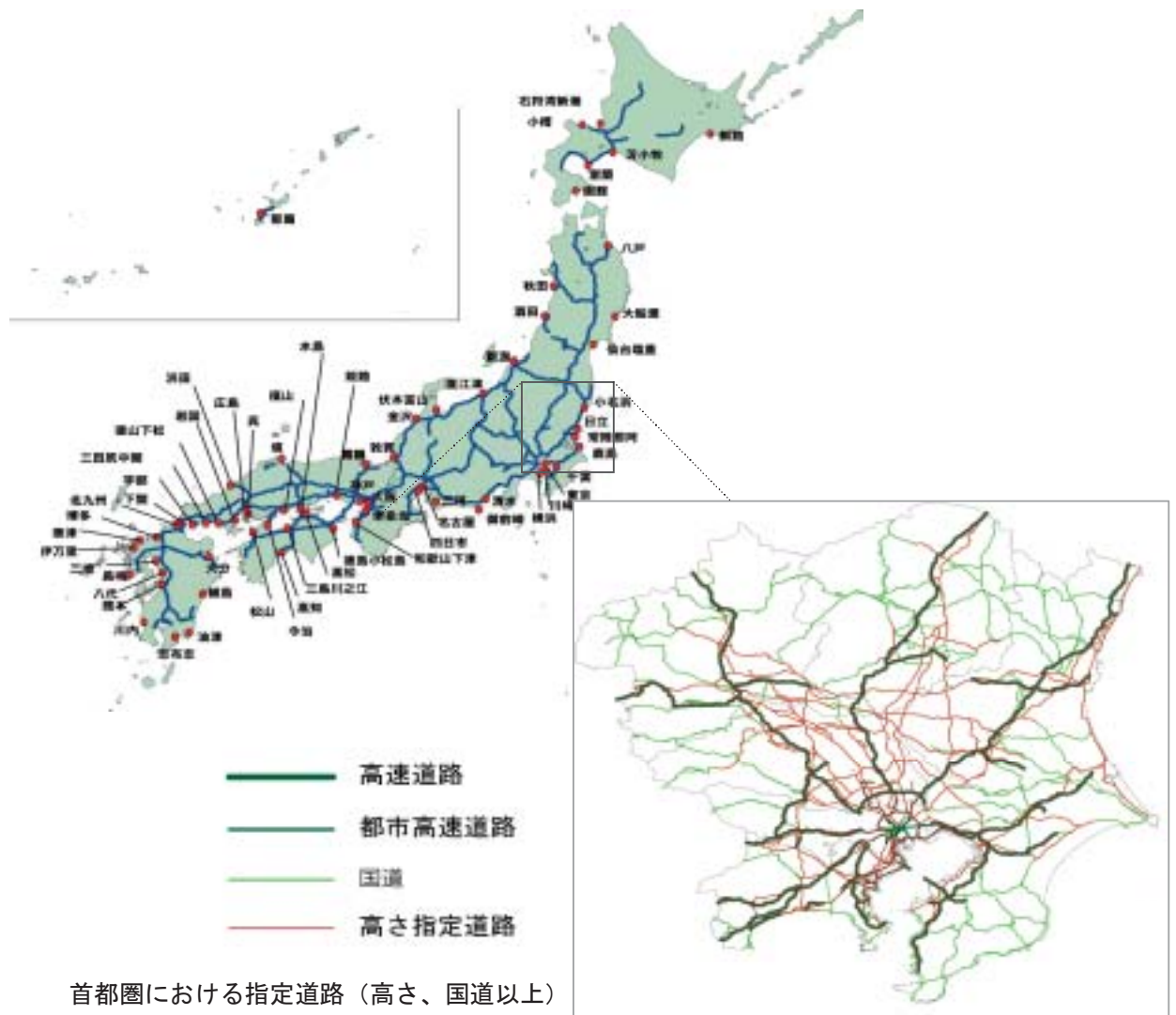
高度経済成長期において、東京を中心とした首都圏の道路網の骨格として、「3環状9放射」が計画された。

しかしながら、東名高速、中央道、関越道、東北道、常磐道など放射方向の高速道路は比較的早期に整備されたが、環状方向については整備途上であり、海上コンテナ貨物の高速道路を利用した迅速な国内陸上輸送に支障をきたしている。

また、京浜港内周辺の一般道路には、法規制や橋梁の強度等の物理的な支障により、40ft 国際標準コンテナ積載トレーラーでさえ通行できない区間があり、45ft コンテナ対応は全くなされていない。さらに、三港を有機的に結ぶ国道 357 号には依然として未整備区間がある。また、有料道路の料金体系もネックとなり、コンテナ積載トレーラーが一般道を通行する機会が増えることにより、交通渋滞の発生を招くとともに沿道環境悪化の原因になっている。

これらにより、トラック輸送における輸送時間の短縮や、輸送効率の向上等が進まず、コスト低減が厳しい状況にある。

図表 平成 19(2007)年において国際海上コンテナの取扱いがあった港湾と全国の道路網（高速道路、国道）



### (3) その他全体的な課題

高度経済成長期以降、京浜港は「総合港湾」として、物流・産業・生活に係る多種・多様な機能を備えた空間の形成を図ってきた。

しかしながら、京浜港において、このような総合的な開発を進めてきてから既に四半世紀以上が経過し、近年の社会経済状況の変化等を背景に、次のような諸課題が顕在化してきている。

- ・ 厳しい地方自治体等の財政事情の中で、十分な港湾関連予算の確保が難しくなっている。
- ・ 経年により物理的に老朽化している港湾施設、倉庫等も多く、また、コンテナ化や物流革新に十分に対応できない機能的に老朽化した施設の更新も必要となっている。
- ・ 都心に近接した旧来からの物流ゾーンは都市的土地利用への転換が求められているが、物流施設を移転再配置できるまとまった用地を確保することが困難な状況にある。また、港湾活動の場と、その周辺に隣接する都市活動とのすみわけを明確化するとともに、交通インフラ等、土地利用の再整理が必要となっている。
- ・ 開発空間が限られている中で、物流需要に対応した新たな大規模埋立を実施することは難しい状況にあり、また、既存空間を再開発、再整備するための適切な事業手法の構築が必要である。
- ・ 新たな埋立地確保が難しいことから、建設発生土等の長期的、安定的な受入れも困難になる可能性が高い。また、廃棄物の処理やリサイクルに関するニーズに対し、施設立地、輸送、処理を効率的に行うための静脈物流システムが確立できていない。
- ・ 美しい海の復活が求められている中で、ある程度の水質の改善が進んでいる一方で赤潮等の発生頻度は相変わらず高く、対策のさらなる推進が必要となっている。
- ・ 直下型地震の切迫性が指摘されるなか、京浜港が災害時に港湾機能を維持してくための取組みをより充実させていく必要がある。
- ・ リーマンショック後の世界経済の動向等を勘案し、輸出入貨物の取扱いを増加させるための施策も必要となっている。



## 4 港湾行政の総括

### (1) 我が国における港湾行政の仕組み～国と地方との基本的役割分担

我が国においては、昭和 25(1950)年に港湾法が制定され、港湾管理者制度が導入された。

港湾管理者としての地方公共団体は、半世紀以上にわたり、港湾の開発、利用及び保全に関する港湾管理者の業務とともに、港湾を、都市経営やまちづくりと一体的に管理運営し、港湾利用者や地域住民の便益の向上に寄与してきた。

一方、物資のほとんどを海上輸送に頼る我が国において、国は、国全体としての利益を確保していくという認識の下、国策としての長期的な港湾政策の策定や港湾施設整備に対する財源の支援等を行ってきたが、近年、その基本的役割分担が曖昧になりつつある。

#### ① 港湾管理者（地方）の基本的役割

港湾法においては、港湾管理者になり得るのは、地方公共団体（普通地方公共団体や一部事務組合等）や地方公共団体が設立する港務局に限定しており、港湾管理者は、港湾の開発、利用及び保全に関する業務を行うこととされている。

港湾管理者としての地方公共団体は、港湾を都市経営やまちづくりと一体的に管理運営することで、地域経済や住民福祉の向上にも貢献している。

また、港は、貴重な水際線であり、市民の親水空間、観光資源としての観点からウォーターフロント開発を進めるなど、地方公共団体が行うまちづくりにおいても重要な位置づけを有している。

港湾は物流インフラとしての役割はもちろん、地域経済や市民生活と密接な係わりをもつ存在となっている。

さらに、港湾物流のみを捉えた場合でも、半世紀以上にわたる長年の港湾管理により、ノウハウの蓄積、関係省庁をはじめ、船会社・港湾運送事業者などの港湾関係者等との関係の構築が図られている。

このように、港湾法において港湾管理者が地方公共団体とされたことにより、地域の実情を把握した、今日的な地方分権の発想を先駆的に取り入れた運営が行われている。

#### ② 国の基本的役割

四方を海に囲まれた我が国においては、輸出入貨物のほとんどを海上輸送に頼っており、港湾は、日本の産業社会を支える極めて重要な社会資本となっている。

国は、港湾管理者が行う開発及び管理に対しても監督を行う立場には無いとされているが、国の利害に重大な関係を有する重要港湾に対して、その港湾計画の策定にあたって、国が策定する「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針（以下「基本方針」という。）」との適合を求めることができるなど一定の関与を行っている。

また、巨額の費用を要する港湾施設整備にあたり、基幹施設については、国はその受益相応分として費用を負担している。なお、負担の方法として補助事業によるものと国直轄事業によるものがあるが、国直轄事業で整備した施設についても、港湾法により、国は港湾の開発及び管理を行わないこととなっているため、

その管理運営を港湾管理者に委ねることとなっている。

このように、国は、国全体としての利益を確保していく観点から、基本方針を策定し、必要な法整備や港湾管理者に対する財源等の支援を行うなどの役割を担ってきた。

### ③ 国と地方の役割に関する最近の変化

近年の港湾法の改正では、国有財産の国による直接貸付制度が導入されるなど、「国は国策として政策を立案し、地方公共団体は民間事業者との調整を図りながら現場を管理する」といった、これまでの国と地方との基本的な役割分担が曖昧になりつつある。

## (2) 国の取組み

国は、国際競争力を強化し、港湾整備を推進していく観点から、港湾整備の基本的方向となる「長期港湾政策」を策定し、港湾管理者としての地方公共団体が策定する港湾計画等の適否を指導してきた。この結果、実質的に日本の港湾は国の基本政策に基づき、整備が進められてきたが、我が国製造業の海外移転などの要因もあり、我が国港湾の相対的地位は低下している。

### ① 国の長期港湾政策

阪神淡路大震災を一つの契機として、我が国港湾の国際競争力の低下が大きな課題としてクローズアップされることとなった。

これを受け、国では1995年6月に新しい時代の潮流に対応するための長期港湾政策「大交流時代を支える港湾—世界に開かれ、活力を支える港づくりビジョン」を策定した。

ここでは、アジアをはじめとする諸国と活発に交流し、共生型社会を実現するため、人、物、情報の交流を安定的かつ効率的に行うことができる港湾ネットワークの形成が目標として掲げられた。具体的には、中枢国際港湾である4大湾において、大水深コンテナ岸壁等の整備を進めるとともに、8地区を中核国際港湾とし、地域の国際物流を担う港湾として整備することとした。この結果、コンテナターミナルが地方港に分散整備されることとなった。

その後、地方分権推進委員会第5次勧告等を受け、「選択と集中」という新しい理念のもと2000年に「新世紀港湾ビジョン」が策定され、21世紀の港湾行政の進むべき方向として、全国的、広域的な視点から港湾の効率的、重点的な整備とその適正な管理運営を推進することが示された。

### ② スーパー中枢港湾政策

さらに、2002年11月には交通政策審議会において「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」として、スーパー中枢港湾の育成が提案された。

スーパー中枢港湾は、近隣アジア主要港の近年の躍進によって相対的な地位が低下している我が国のコンテナ港湾の国際競争力を重点的に強化するため、中枢国際港湾などの中から指定し、実験的、先導的な施策の展開を官・民連携の下で行うことによりアジア主要港湾を凌ぐコスト・サービスの実現を図ろうとするもので、京浜港はもとより、名古屋港及び四日市港、大阪港及び神戸港

を「指定特定重要港湾」に指定した。

その後、我が国の国内主要港湾の貨物集荷力及び国際競争力の低下に対し、指定特定重要港湾へ集中投資を行い、スーパー中枢港湾施策の充実・深化が進められる一方で、「我が国各地域とアジア諸港とのダイレクト航路の充実」という方針による施策展開も続けられてきた。

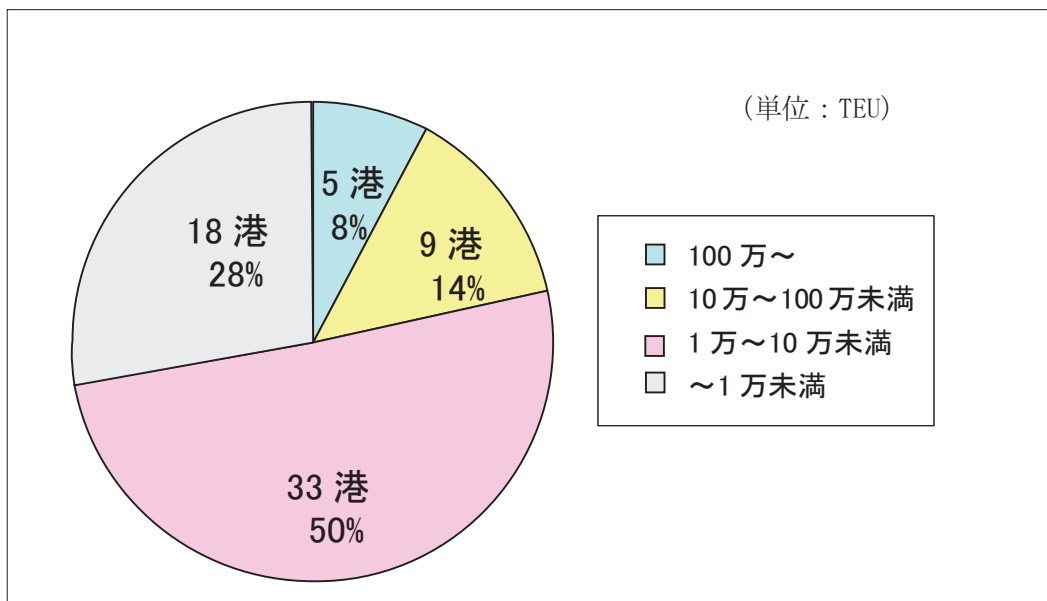
現在、港の更なる選択と集中を進めるべく、「国際戦略港湾」選定の方針が打ち出され、国土交通省成長戦略会議のもと、関係者からなる委員会を設置し、これまでのスーパー中枢港湾政策の総括を行い、その課題を踏まえ、たうえて、「国際コンテナ戦略港湾」形成に向けての検討を行うこととしている。

### ③ 近年の我が国コンテナ取扱港湾の状況

我が国におけるコンテナ取扱港湾は、平成5(1993)年当時には外貿コンテナを取り扱う港湾が25港程度であったのに対し、平成10(1998)年には49港、現在では65港に増加している。

これらの港湾の利用状況としては、年間のコンテナ取扱量が10万TEU未満の港湾が全体の約8割を占めている。

図表 年間コンテナ取扱個数別国内コンテナ取扱港湾数



### (3) 港湾管理者の取組み

港湾管理者は、港湾計画の策定や港湾整備における手続き上、また、予算上の制約から、それぞれの港湾の状況に応じて整備・運営を進めていくことが難しく、利用者からの要望に必ずしも十分に答えきれていない状況にある。

#### ① 現行の港湾管理者制度の置かれた状況

近年の国際コンテナ物流動向に際して、各港湾管理者においても、管理区域内での物流の効率化等の取組みを進めているが、現行法上等の制約から、港湾管理者単独で戦略的な対応を行うには限界があり、状況に応じた港湾の整備・運営を進めていくことが困難な状況にある。

#### ア 港湾計画の策定

港湾法では、港湾管理者が、港湾の整備・運営を進めるにあたっては、「港湾の開発、利用及び保全等に関する計画」（以下「港湾計画」という。）を作成することとなっている。

一方、港湾管理者が港湾計画を作成するにあたっては、港湾法第3条の3第2項に定める「国土交通省令で定める基準」により、同法第56条の2第2項に定める「港湾の施設に関する技術上の基準等」に適合するよう建設し、改良し、又は維持しなければならないこととされている。

最近の基準の改正により一定の改善は図られたものの、各港の状況や港湾管理者の考え方による柔軟な計画策定が難しい状況は続いている。

#### イ 港湾施設の整備

巨額の費用を要する港湾施設のうち、岸壁等の基幹施設の整備は、国による直轄工事、若しくは補助事業となるため、全国の港湾整備費の中での配分によるところとなる。このため、工事期間や整備内容が配分額の決定に左右されることとなり、船会社をはじめとする利用者からの要望や貨物の動向を踏まえた各港湾における整備のニーズ等に迅速に対応することが難しい状況にある。

そもそも港湾における国直轄工事は、港湾管理者が策定する計画の一部を協議により施工できるとする制度であり、国の計画に基づき、国自らが管理・運営することを前提とする国道や一級河川とは大きく異なる性格を有している。

このため、その範囲は極めて限定的とすることが適切である。

現在、全国知事会などにおいても、国直轄事業と地方による事業のあるべき分担等が問題提起され、国との協議が進められているが、港湾の特殊性を踏まえた上で、港湾管理者にとって最も適切な国直轄事業となることが望まれる。

#### ウ 港湾管理者の財政状況

現行の港湾管理者制度のもとで、入港料や岸壁等の公共施設使用料は港湾管理者の収入となっている。さらに土地使用料等を加えた収入により、国内主要港のほとんどは管理運営に関して収支が償えている。

しかしながら、施設整備費を含めた財政状況では収支を確保することは困難であり、厳しい財政運営を余儀なくされている。

地方公共団体が自らの創意と工夫により必要な投資を適宜行い、また、柔軟な港湾運営を図っていくために、各国の制度を十分検討したうえ、我が国に適した方策を導入し、港湾管理者の財政基盤を強化していくことが不可欠である。

## エ 地方公共団体としての港湾管理

地方公共団体による港湾管理においては、港湾法に基づくとともに、地方自治法における公の施設の管理の観点から、港湾施設の管理運営に関する条例を制定し、管理を行っている。

施設の使用料も受益者負担の考え方を基本に議会の議決を経て定められている。この結果、公平性、透明性がある料金体系となっている半面、国際競争の観点からの利用者の誘致や経済状況の変化等への柔軟な対応という点では、機動性に欠ける場合も多い。

このため、多くの港湾管理者は、使用料のインセンティブ措置等の実質的な減免・優遇措置を講じるなどの対応を図っている。

また、港湾管理者独自の財源が少なく、当該地方公共団体の財政状況や財政ニーズに応じた財源配分となるなど予算の自由度が小さく、結果として、施設整備や必要な対策の遅れを招いている。

加えて、地方自治体職員は、一定期間で様々な部局を異動することが多いのが実状であり、港湾に係るプロフェッショナルな職員の確保が重要な課題である。

## ② 港湾経営の視点

現行の港湾法に基づく港湾管理制度に限界がある中、港湾の管理運営も「施設整備に重点を置く時代」から、変化の激しい社会情勢に迅速かつ柔軟に対処するため、いかに戦略的な投資を行い、また、貨物集荷に努め、利用を高めていくか、といった利用者ニーズに即応した「港湾経営の時代」へと大きく様変わりしている。

時代の変化に適応し、経営の視点を持った整備や運営を展開していくためには、組織、業務手法の再構築や主体的に港湾を経営するための財源の確保が必要となっている。

## Ⅱ 京浜港の経営の基本的な考え方と将来像

### 1 京浜港の経営の基本的な考え方

#### (1) 京浜港の経営における現状

港則法上の京浜港は、半径 20km 以内に主要港湾施設と港域が位置し、世界主要港（NY・NJ 港、シカゴ・ホール港、ロッテルダム港等）と比較しても、同等の規模と言える。

しかしながら、地理的に近接し首都圏港湾としての背後圏が重なる中、三港はこれまで連携することなく、各港がそれぞれに整備を実施し、集荷競争や基幹航路の誘致合戦を行ってきた。

近年、アジア諸港における港湾間競争が激しくなる中で、港湾利用者に対する過度な負担や機能の重複配置等の無駄が生じており、現状のままでは、更なる国際競争力の低下を招く恐れがある。

例えば、船会社は、京浜港内で、各港寄りを増やすなどの対応をし、荷主サービスの向上に努めているが、港湾管理者は、このような取組みに対し、各港それぞれ港湾使用料の徴収や入港届等の同様の手続きを強いている。

また、港湾開発についても、臨海部の都市化が進むなかで、狭い空間に各港がそれぞれ同様な整備を実施するなど、箱庭型の開発を進めており、港湾経営上、非効率な状況にある。

このような状況下で、三港は、2008 年 3 月、広域連携を強化することで合意し、連携強化に向けた取組みを進めているところである。

#### (2) 今後の港湾経営の方向性

##### ① 経営感覚の追求

荷主、船会社等の要望に応え、我が国を代表する港湾として、「国際競争力を強化し、「利用者から選択される港湾」を実現することが京浜港の課題である。

このためには、ハード面では常に先進的な施設を提供することが必要であり、ソフト面では京浜港の集荷力を強化するとともに、港湾利用コストの低減を図ることが不可欠である。また、国際的な要請としてセキュリティの向上や地球環境への配慮などの要請にも応えていかなければならない。

また、港湾の運営にあたっては、利用者ニーズに応えることができる十分なノウハウ、知識のもとで、一層効率的な運営を実現していく必要がある。こういった要請に対応した港湾運営には、徹底した効率化と合理的な空間利用、迅速で柔軟な対応が可能であること等、つまり「経営感覚」を追求していくことが不可欠となっている。

##### ② 地方（港湾管理者）が中心となった港湾経営

前述のとおり、港湾法では港湾の管理運営主体は、地方公共団体（若しくは地方公共団体が設立する港務局）である。

特に、近年、港湾の管理運営に「経営感覚」が求められているなかで、長年の経験と実績を背景に培ってきたノウハウや、資産を有する地方公共団体が、京浜港の港湾経営の中心となることは必然である。

実態として、港湾で行われる物流活動は、港湾エリアで完結するものではなく、内陸地域との関連性（土地利用、アクセス等）を十分に考慮することで、

その効率性、合理性を一層発揮していくことが可能となる。

また、港湾は、地域経済や住民生活を支える物流インフラとしての機能のみではなく、臨海部地域と密接に関係した施設であり、市民の働く場であり、憩いの場でもある。このことから、京浜港のような大都市の港湾では、都市の一部として港湾（臨海部）を捉えることが不可欠である。

以上のことから、京浜港の経営主体については、都市経営を担っている地方公共団体が中心となって、あるべき姿を検討すべきである。

### ③ 一体的な経営の必要性

京浜港が持つポテンシャルを最大限に発揮して、国際競争力を強化していくためには、管理の一体化によるスケールメリットを活かし、利用者のコスト負担等を軽減すべく、一体的な経営を目指していくことが必要である。

広域的な視点に立ち、港湾施設整備にあたっての効果的な投資を行うとともに、京浜港内や背後圏を結ぶ交通ネットワークの強化を図っていくことが重要である。

さらには、環境対策や危機管理などの広域化する社会的要請に対しても、適切に対応していくことが求められている。

## (3) 三港の一体的な経営の効果と実現に向けた課題

三港の一体的な経営には、スケールメリットの発揮など大きな効果が見込まれるが、三港は、半世紀以上にわたり単独での港湾管理を行ってきており、一体化に向けた課題も少なくない。

### ① 一体的な経営の効果

#### ア スケールメリットを活かした港湾管理・運営コストの削減

京浜港の一体的経営を進め、組織面での重複部分の人件費等のコスト削減や管理システムの一本化による経費削減、各種手続きの統一化による事務処理の効率化などにより、港湾の管理・運営コストを削減し、利用者誘致策等に反映させていく。

#### イ 港湾利用手続きの簡素化、窓口の集約化による利用者の利便性の向上

京浜港として、例えば入港手続きを一本化するなどの港湾利用手続きの簡素化や使用料の支払い等の利用者対応の窓口の集約化により、利用者の利便性の向上につなげていく。

#### ウ 広域的視点を踏まえた港湾機能の合理的・適正配置による港湾空間の有効活用

これまで各々整備していた各種港湾の機能について、三港を一体として広域的に捉えた合理的かつ効果的な機能配置を行うことにより、限られた港湾空間の有効利用の促進やダイナミックな土地利用の転換、公共建設発生残土・廃棄物処分用地の新規確保などに取り組むことが可能となる。

#### エ 投資の重点化による港湾整備の迅速化・効率化

集中的な投資による施設整備を実施することにより、物流機能の強化や利用

者サービスの向上に迅速に対応していくとともに、同一機能の重複投資を抑止するなど、投資効率を高めていく。

## オ 我が国港湾における中心的港湾としての役割の発揮

京浜港は、現在でも我が国のコンテナ貨物量の約4割を取り扱うなど、三港の果たす役割は、我が国港湾の中でも非常に大きなものがある。こうした特性を生かし、国際競争力の強化に向け、貨物集荷策や港湾サービスの向上策を積極的に展開するなど、我が国港湾をリードして、アジアの主要港としての存在感を高めていく。

## ② 一体化に向けた課題

### ア 一体的な経営組織の構築

三港の管理は、港湾法に基づき半世紀以上にわたりそれぞれの地方公共団体が、港湾管理者として管理運営を行ってきた。

今後の一体的な経営組織の構築にあたっては、海外の事例等も参考にしながら、「主体性の発揮」、「経営」の観点で理想形を追求するため、組織体制面、権限面、財政基盤の面など、既存の枠組みを超えた様々な角度からの検討が必要である。

### イ 合理的な施設・機能配置による地域間調整

広域的に合理的な施設・機能の配置を具体化するにあたり、港湾が各地域で果たしている役割の大きさやこれまでの経緯等から、地域間で意見の相違が生じることも想定される。このため、予算面も含め、各地方公共団体の議会、関係部局等との調整を図り、理解を得ながら一体的な経営を進めていく必要がある。

### ウ 関係者の理解

港においては、港湾管理者だけでなく、船会社や港湾運送事業者、倉庫事業者などの民間事業者が、それぞれの港に活動拠点を構え、また、物流施設や荷役機器をはじめとした設備投資も行いながら、貨物の集荷や荷役、入出港などの各種サービスを提供している。港湾が機能を発揮していくためには、民間事業者の高品質なサービスの提供が不可欠であることから、こうした関係者の理解を得ながら一体的な経営を推進していく必要がある。

さらに、税関をはじめとした関係省庁とも事前に調整を行い、三港が一体的に機能していくよう準備をしていく必要がある。



#### (4) 国との役割分担

京浜港が、広域港湾行政を推進し、我が国を代表する港湾として、「国際競争力の強化」と、「利用者から選択される港湾」を目指す上で、国との役割分担を明確にし、国の協力を得ることは非常に重要である。

##### ① 国の役割

国は、国益を確保していく観点から、国民経済上必要となる重要施策や必要となる法整備を行う役割を担っていくとともに、利害が錯綜し調整が必要となる諸外国との交渉などについても、その役割を担う必要がある。

具体的には、開発保全航路の浚渫、内航海運の活性化、広域幹線につながる道路網の整備など交通のネットワーク化、海上コンテナの鉄道輸送システムの開発推進などは採算性の問題や国レベルの物流政策の観点から、国が役割を果たすべきである。

今後、我が国主要港湾の国際競争力強化に向けて、国際戦略港湾の取組みが進められる予定であるが、是非こうした施策展開を期待したい。

また、環境、保安、安全など、公共財としての施策について、例えば、大気環境対策としての陸電の設置などは、一つの港湾のみで行うのでは効果が薄く、国の主導で行うことにより、更に高い効果が得られるものである。

さらに、国際的な保安対策としてのSOLAS条約の改正における国家間交渉など、外交については国がその役割を果たしていくべきである。

##### ② 財源

港湾、とりわけ京浜港は地域経済のみならず、我が国経済へも大きな貢献をしている。それゆえ国が相当額の財政負担を行うこと、もしくは財源移譲などを行うことは必要である。

京浜港はすでに成熟しつつある港湾であるが、船舶の大型化が急速に進み、物流の一層の効率化が求められている中で相当の投資が必要となる可能性が高い。また、利用者のニーズに的確かつ迅速に対応していくためには、短期間に集中的な投資が必要である。

また、港湾の保安や環境対策など、効果が地域に限定されず国家として取り組むべき施策に要する経費は国が負担するべきであり、国際競争力の強化に向けた、利用者の港湾利用コスト削減のためには、受益と負担の関係を整理していくことが不可欠である。

このため、京浜港の整備運営に相当の財源を投入できるような仕組みづくりを、国に対し求めていく必要がある。

##### ③ 国内輸送コストの低減

これまでの検討からも明らかなように、我が国主要港湾の国際競争力を強化するうえでは、「国内輸送コスト」の低減が必要不可欠である。

3つの国内輸送モードのうちトラック輸送に関しては、何にも増して広域道路ネットワークの整備と運行コストの引き下げが必要であり、鉄道輸送も大量輸送を可能とするとともに低廉な輸送コストの実現が求められる。

内航海運の活性化についても、港湾利用コストは相手港を含め港湾管理者サイドで低減を図っていくが、船舶建造の促進、規制緩和による運航コストの低

減も必要となっている。

これらは、国による適切な政策が不可欠であり、国の積極的な対応を求めていく。

#### (5) 行政機関の連携

港湾を利用する国際物流には、多数の省庁がかかわっているが、我が国港湾の国際競争力強化に向け、関係省庁には、より一層連携した施策展開が求められる。

近年、経済のグローバル化が進む中、民間における国際的な物流分野では国内外の生産地から、国内外の消費地へ継ぎ目のない一貫した物の流れが主流となりつつある。

そのため、海上輸送と陸上輸送との重要な結節点である港湾を起点に、物流全体を効率化していくために、港湾施設の整備はもとより、道路網の整備や内航フィーダー輸送の強化、海上コンテナの鉄道輸送の活性化策など、国内輸送ネットワーク全体を見据え、港湾と内陸部を結ぶ交通ネットワークを構築し、物流機能を高めていく取組みについて、港湾管理者などの地方公共団体を含む関係省庁間で連携しながら、各種施策の展開を推進していく必要がある。

例えば、リードタイムの短縮につながる貿易手続き改革については、平成19(2007)年に策定された「アジア・ゲートウェイ構想」などを踏まえ、通関・検疫・港湾関連手続等のシングルウィンドウ化の推進や、税関におけるコンプライアンス優良事業者に対する優遇制度の拡充といったAEO制度などの取組みなどが進められている。今後より一層のリードタイムの短縮に向けた関係省庁間の連携が求められるとともに、関係省庁と港湾管理者との間においても連携を強化する必要がある。

#### (6) 民間事業者との協働

京浜港の国際競争力強化へ向けた施策を進めていくにあたっては、行政だけが主体となるのではなく、サービスを提供する船会社や港湾運送事業者等の民間事業者と危機意識を共有し、協働で取り組んでいかななくてはならない。

特に、日本の港湾荷役効率（プロダクティビティ）はアジア諸港との比較において極めて高い水準にあると評価する船会社も多く、コスト面に加え、このような優位性を生かした施策を進めていくことが求められる。

## 2 京浜港の将来像

### (1) 政策目標

総合港湾としての機能を維持するとともに、コンテナ物流に関する国際競争力の強化を図ることで、我が国産業の活性化、生活の安定性を確保する。

#### ① 基本的な考え方

京浜港は、多様な貨物を取り扱い、多様な機能を提供する「総合港湾」として、首都圏のみならず、日本の生活と産業を支える重要なインフラとしての役割を担っている。

今後、三港一体となった取組みを進め、京浜港が持つ総合港湾としての多様かつ高度な機能を維持するとともに、コンテナ物流に関する国際競争力を強化していく必要がある。

#### ② 産業の活性化と生活の安定性

流通・商業活動を支えるコンテナ物流において、四方を海に囲まれる貿易立国日本の港湾が国際的な地位を回復することは極めて重要であり、京浜港のフューダーポート化を阻止し、消費者に対する安全・安心な商品の提供、工業製品の価格競争力の向上を通じた我が国産業の活性化を目指していく。

また、京浜港は、原油の輸入に関して12.3%、LNGの輸入に関しては13.5%の国内シェアを占めており、こうした企業活動、住民生活に不可欠な原材料・エネルギー系貨物を引き続き安定的に提供していく。

更に、都市活動や環境・防災に係る機能など、三港間の連携を深め、引き続き高度・高質な産業空間、生活空間の形成を図っていく。

### (2) 将来像

我が国最大の総合港湾として、エネルギー供給や生産、流通・商業活動を支える物資の供給など多様な要請に応えながら、「環境」、「安全・安心」、「サービス」において、世界トップレベルの港湾を目指し、コンテナ物流に関しては日本のハブポートであるとともに、北米航路における東アジアの国際ハブポートとなる。

#### ① 目指す姿

ア 三港が一体化を進め、スケールメリットを活かすことで、港湾コストの削減に努める。日本の港湾のトップに立ち、釜山港等と対峙する日本のハブポートであるとともに、北米航路における東アジアの国際ハブポートとなることを目指す。

また、流通・商業活動を支える物資の供給など多様な要請に応える国際港湾物流サービスの提供を目指す。

イ エネルギー供給や生産機能も引き続き維持し、住民生活・産業活動の安定化を目指す。

ウ 「環境」、「安全・安心」、「サービス」において、世界トップレベルの港湾を目指す。

## ② 目指す姿の実現に向けた施策展開の方向性

### ア 商業港湾としての機能を充実・強化

流通、商業活動を支える港湾としての機能強化に向け、アジア諸港との国際間競争に伍していくため、船舶の大型化等への対応や貨物集荷策、港湾機能向上策の展開により、コンテナ貨物や生活物資等を取り扱う商業港湾としての機能を迅速かつ適切に充実・強化していく必要がある。

#### 【ターゲットⅠ】東日本のメインポート機能の維持

産業構造の多様化や国内港湾のコンテナふ頭整備に伴う、国内貨物の分散化が進む中で、京浜港は東日本の産業及び生活を支えるために、東日本のメインポートでなくてはならない。

東日本のメインポートであることは、産業の活性化、生活の安定性を確保するために、最低限維持すべき水準である。

しかしながら、国際相対比較における発着貨物のシェアの低下などから、メインポートとしての機能の確保も容易な状況ではなくなりつつある。

このため、首都圏をはじめとする京浜港の現在の背後圏の貨物を確実に保持するとともに、増加傾向にある釜山港での貨物の積替えなどローカル貨物のこれ以上の流出を防ぎ、京浜港への集荷を進める。

#### 【ターゲットⅡ】釜山港等に対峙する日本のハブポートの実現

釜山港等アジア主要港が日本の港湾をフィーダーポート化していくなかで、荷主等への安定的なサービスの選択肢を確保するためには、日本主要港湾のハブ機能を強化し、この流れに歯止めをかける必要がある。

このため、京浜港は、国内最大の港湾として、我が国港湾の先頭に立ち、日本の国際物流の玄関口としての役割を果たすため、我が国を代表する日本のハブポートを目指すべきである。

海外との外航フィーダー航路は、輸送日数の増加などにより、定時性が損なわれる可能性が高まるだけでなく、輸送コストの増加などにより、製品価格の上昇や輸出貨物の価格競争力の低下を招くなど、企業活動や住民生活に重大な支障が生じる恐れがある。

また、我が国港湾全体のフィーダーポート化は、港湾関連産業にも大きな影響を与える。

京浜港は国内最大の港湾であり、日本へ寄港する基幹航路を維持し、輸送日

数や安全性を指向する荷主等の要請に応えるためにも、我が国を代表する日本のハブポートを目指す必要がある。

このため、釜山港で積替えされている我が国の貨物を京浜港経由で取扱うことができるよう、国内輸送網の強化等を図り、京浜港の国際競争力強化を進める。

### 【ターゲットⅢ】東アジアの国際ハブポートの形成

基幹航路の集約が進むなかで、北米航路における地理的優位性を活かし、京浜港は、日本のリーディングポートとして、東アジア諸国からトランシップ貨物を中継輸送する機能を持った東アジアの国際ハブポートを目指すべきである。

京浜港への基幹航路の寄港維持を図るためには、何より京浜港の集荷力を向上させることが必要であり、このためには国内発着貨物のみならず、京浜港でのトランシップ貨物を増加させることが重要である。

京浜港では、現在でもアジア／北米航路におけるトランシップ貨物を一定程度取り扱っているが、北米航路のファーストポート、ラストポートに位置する地理的優位性を活かし、近隣アジア諸国からのトランシップ貨物を中継輸送する機能をもった東アジアの国際ハブポートを目指すべきである。

こうしたことを踏まえ、国際港湾間の基幹航路維持・獲得競争が激化する中で、東日本のメインポートであり、日本のハブポートとなるためには、東アジアの国際ハブポートである必要がある。

#### イ エネルギー産業、製造業等を支える港湾機能を維持・更新

エネルギー供給、生産の場としての港湾であり続けるために、京浜港の臨海部に立地するエネルギー産業、製造業等を支える港湾機能を、船舶の大型化等への対応や予防保全、環境対策等の視点にも考慮して、適切に維持・更新していく必要がある。

#### ウ 環境対策、災害対策等の施策展開も見据えた港湾エリアの開発促進

都市の一部を形成する港湾としての機能充実に向け、環境対策、災害対策、観光客誘致、産業立地等の施策展開も見据えた港湾エリアの開発を促進していく必要がある。

### Ⅲ 京浜港の将来像の実現に向けた基本戦略と施策の方向性

#### 1 【基本戦略Ⅰ】貨物集荷策、港湾機能向上策の展開

京浜港がこの共同ビジョンで設定した将来像を実現していく上で、三港で連携し、基幹航路の維持・拡大に必要な貨物集荷策を推進するとともに、生活と産業を支える「総合港湾」としての港湾機能の向上策を展開していくことは喫緊の課題である。

##### (1) 貨物集荷策、港湾機能向上策構築にあたっての視点

アジア諸港との競争が激化する中、京浜港においても、現在の抱えている課題を早急に整理するとともに、集荷に向けた効率的な施策展開を進めていく必要がある。

同時に、我が国最大の「総合港湾」として、エネルギー産業や製造業等を支える港湾機能の維持・更新を図るなど、多様な要請に応えながら、産業の活性化と生活の安定性に資する施策展開も行う必要がある。

まず、京浜港のコンテナ物流強化に向け、先に掲げたターゲットⅠ、Ⅱでは国内のローカル貨物、ターゲットⅢでは国際トランシップ貨物の獲得を目指していく。

##### ① ローカル貨物の京浜港利用への誘導（ターゲットⅠ、Ⅱ）

我が国港湾の分散整備に伴い、特に、釜山港の対岸側に位置する東北、北陸、九州地方など、主に日本海側の港と釜山港とのフィーダー航路が多く開設され、ローカル貨物の流出が進んでいる。

##### 【参考】近年の荷動き状況調査（釜山港トランシップの拡大状況）

釜山港湾公社（BPA）が取りまとめた2008年の対日コンテナ貨物取扱実績によると、輸出入コンテナ取扱量は214万4,330TEU、そのうちトランシップコンテナ取扱量は106万7,274TEU（前年比3.8%増）となっており、半数近くがトランシップとなっている。

2008年の釜山港における数値チェック対日コンテナ取扱実績（上位） 【単位：TEU】

順位	港湾名	総取扱量	前年比	うちトランシップ	前年比	トランシップ比率
1	博多	229,521	93.7%	149,064	92.7%	64.9%
2	横浜	190,727	116.6%	82,178	115.6%	43.1%
3	大阪	186,409	106.8%	40,315	119.3%	21.6%
4	東京	140,488	104.3%	28,202	91.9%	20.1%
5	名古屋	140,161	113.5%	60,329	110.3%	43.0%
6	苫小牧	118,672	93.7%	79,654	98.5%	67.1%
7	神戸	110,651	93.2%	47,267	108.0%	42.7%
8	門司	107,070	133.7%	53,662	134.5%	50.1%
9	新潟	71,619	118.7%	43,524	115.6%	60.8%
	その他	849,012	99.0%	483,079	101.8%	56.9%
	計	2,144,330	102.7%	1,067,274	103.8%	49.8%

資料)BPA資料により作成

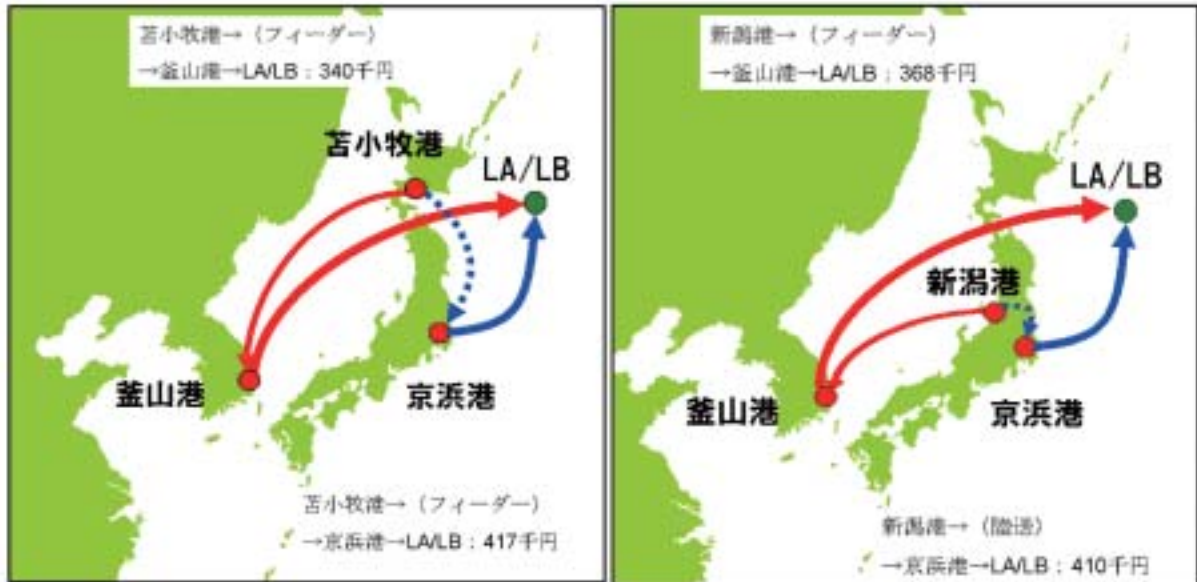
韓国では、「中国各港の港湾整備が釜山港の地位保全において大きな脅威となる」との認識から、国を挙げた世界的な物流戦略を進めている。

我が国に対しても、京浜フィーダーと釜山フィーダーとを比較した場合、国内輸送費用（内航船、トラック、鉄道等の国内輸送費等）を含めたトータル輸送費の優位性を示し、我が国のローカル貨物獲得に向けた営業活動を積極的に行っている。

例えば、地方港(苫小牧、新潟)からロサンゼルス港/ロングビーチ港(以下「LA/LB」という。)へ輸出する際の運賃・輸送日数を比較してみると、以下のとおりとなる。

図表 輸送コストの比較例

(単位：40ft あたり)



項目	苫小牧港発		新潟港発	
	京浜フィーダー	釜山フィーダー	京浜フィーダー	釜山フィーダー
海上運賃	247	314	247	353
国内輸送	170	26	163	15
合計	417	340	410	368
輸送日数	11～15日	17～19日	11～14日	16～18日

※1USD=100円で計算した。

※海上運賃は一例。(利用する船会社等により大きく異なる。)

※陸上輸送運賃は、片道の輸送距離×2の半額とした。

※国内フィーダーは、毎日運航されているものとした。

京浜フィーダーと釜山フィーダーを比較した場合、苫小牧港、新潟港発の運賃は京浜フィーダーが高い(42～77千円)が、輸送日数は京浜フィーダーが短い(4～6日)。

輸送日数では京浜フィーダーが有利であり、トータル運賃を釜山フィーダーに近づけること等により、ローカル貨物の流出を抑制していく。

#### 【施策検討にあたっての考え方】

既に構築された物流ネットワーク(釜山フィーダー)を打破し、京浜港利用への誘導を行うためには、国内輸送費用に対する施策を早期かつ集中的に実施し、国内フィーダーの価格競争力を高めるとともに、内航フィーダー網や鉄道輸送機能の充実強化、トラック輸送の効率化等、効率的なネットワーク作りを行っていく必要がある。

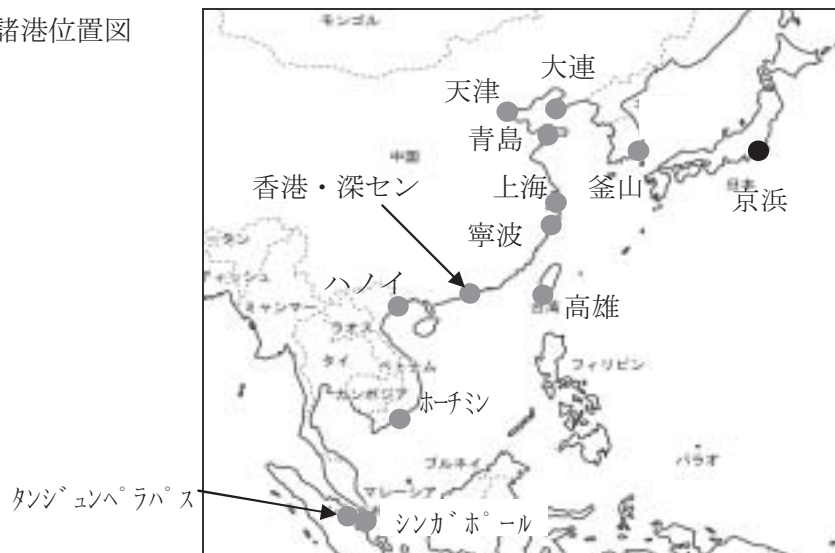
## ② 国際トランシップ貨物の獲得（ターゲットⅢ）

京浜港では、主に横浜港において一定程度国際トランシップ貨物を取り扱っているものの、今後、京浜港が東アジアの国際ハブポート化を目指していくにあたっては、これまで以上に中国等アジア諸国のトランシップ貨物獲得に向けた施策を展開していく必要がある。

【参考】 横浜港 主要国・地域外貿トランシップ貨物取扱状況（2008年）

国名	外貿貨物			うちトランシップ			
	計	輸出	輸入	輸出	輸入	輸入外貿貨物に占めるトランシップ割合	
全体	3,203,871	1,689,420	1,514,451	185,851	188,587	12.4%	
韓国	165,961	99,350	66,611	32,186	3,150	4.7%	
中国 計	990,628	572,997	417,631	58,688	40,347	9.6%	
うち主要港	大連	72,135	37,399	34,736	5,955	3,116	8.9%
	天津	108,594	63,779	44,816	13,579	13,783	30.7%
	青島	118,731	71,940	46,791	20,704	13,076	27.9%
	上海	266,603	146,118	120,485	4,754	4,019	3.3%
	寧波	46,042	29,725	16,317	2,384	2,783	17.0%
	香港	154,956	108,084	46,873	1,615	105	0.2%
台湾	114,632	87,224	27,408	13,200	38	0.1%	
ベトナム	45,246	34,746	10,499	2,847	616	5.8%	
タイ	125,114	83,040	42,075	3,267	2,022	4.8%	
マレーシア	80,329	64,009	16,320	783	25	0.1%	
シンガポール	42,392	28,380	14,012	2,744	5	0.0%	

図表 アジア諸港位置図





また、京浜港は北米航路のファーストポート、ラストポートとしての地理的条件を有すること及びこれまでの国際トランシップ貨物の取扱状況を踏まえると、京浜港においてトランシップする可能性があるのは北米航路（アジア⇄北米）である。

このため、東アジアを次の通り区分し、国際トランシップ貨物獲得の可能性を検討・整理したうえで、ターゲットを明確にしていく。

<東アジアの国際ハブポート化を目指していく際のターゲット検討>

区分	現況	トランシップ貨物を獲得する可能性
韓国	<ul style="list-style-type: none"> <li>釜山港の他、光陽港や仁川港が存在</li> <li>人口は5,000万人ほど。ハイテク産業等は強いものの、韓国の輸出入貨物の急増は期待が薄い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>韓国ローカル貨物は韓国国内での競争が激化。<u>我が国でトランシップする可能性は極めて低い。</u></li> </ul>
中国（東北・華北）	<ul style="list-style-type: none"> <li>東北は大連、華北是北京や天津、青島等のある地域</li> <li>大連や青島、煙台等には、日系企業も多く進出し、輸出貨物は増加傾向にある。</li> <li>大連港や天津港等において、港湾整備と背後地域の整備が急ピッチで進行中</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>釜山港等と比較した場合、地理的優位性は低いものの、大連、天津、青島港とのローカル貨物の取り扱いが多くあり、例えばこれら貨物を含めた施策を講じるなどにより、<u>トランシップ貨物を獲得する可能性がある。</u></li> </ul>
中国（華中）	<ul style="list-style-type: none"> <li>上海を中心とした地域</li> <li>中国国内では最も貨物量が増加している地域</li> <li>上海港洋山ターミナルが整備され、大型船の就航も可能となった。</li> <li>隣接する寧波港は天然の良港であり、上海港と対峙する大型ターミナルを整備中</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>北米向け航路は、上海港や寧波港からの直行便が増加しているものの、<u>当面、直行便では積載しきれない貨物が一定程度生じ、そのうち北米貨物については、台湾、韓国、日本等でトランシップする可能性がある。</u></li> </ul>
中国（華南）	<ul style="list-style-type: none"> <li>香港や深センを中心とした地域</li> <li>従来、広州において製造された貨物は香港港や台湾港でトランシップしていたものの、近年は深セン港（蛇口、塩田、赤湾）の整備に伴い直行便も増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>香港港の処理能力に加え、深セン港の拡張により、<u>我が国港湾におけるトランシップ貨物の増加可能性は低い。</u></li> </ul>
台湾	<ul style="list-style-type: none"> <li>台湾における製造業は、中国への移転等が増加し、現在の台湾諸港の取扱貨物は減少傾向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高雄港等の拡張が困難であるものの、<u>トランシップ貨物を我が国で扱う可能性は低い。</u></li> </ul>
東南アジア	<ul style="list-style-type: none"> <li>我が国を始めとした製造業が数多く進出</li> <li>主要港湾はシンガポール港のみであったが、近年はマレーシアのタンジュンペラパス港がハブ港として成長中である。またベトナム諸港も取扱貨物量を大幅に増加させている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日系企業が数多く進出しているため、直行便は増加傾向にある。</li> <li>但し、<u>トランシップ貨物は、シンガポール港等と比べ地理的優位性が低く、我が国で扱う可能性は低い。</u></li> </ul>

### 【施策検討にあたっての考え方】

前述の検討によれば、今後、京浜港において国際トランシップ貨物を獲得する可能性がある港は、外貿貨物に占めるトランシップ貨物の割合が高い華北・華中地域の中国諸港（大連、天津、青島、上海港等）と考えられる。

また、同地域の成長に伴い、トランシップ貨物の増加も期待できる。

今後、京浜港が東アジアのハブポートを目指していくにあたっては、これら中国諸港との連携を深めつつ、船会社の誘致・日中間貨物及びトランシップ貨物優遇策などを導入していく必要がある。

一方、国際トランシップ貨物について競合する釜山港と比較した場合、京浜港は、コスト面において不利であるが、これら中国諸港との日中間のローカル貨物の取扱いが多いことに優位性がある。

図表 華北・華中地域の中国諸港別ローカル貨物取扱量推計（2007年）

【単位：TEU】

	京浜港	釜山港
大連港	158,577	134,274
天津港	82,011	201,901
青島港	258,545	262,141
上海港	887,837	396,996
寧波港	144,142	122,958
合計	1,531,112	1,118,270

このため、日中間の輸送において船会社からの要望が多い強制水先制度の緩和など、コスト低減を図るとともに、これらローカル貨物を含めた取扱貨物全体での優遇策や利用料金、稼働時間、荷役の品質等のサービス面の向上における使いやすい港づくり等、効果的な施策を検討していく。

同時に、ハブポートとして船会社に選択されるためには、ベースとなる我が国のローカル貨物の充実が不可欠であり、その総量が韓国と比較して多い特性（日本1,600万TEU程度、韓国1,200万TEU程度）を踏まえ、国内貨物集荷策を確実に実施し、国内貨物の確保を図っていく必要がある。

### ③ 「総合港湾」としての機能の維持・更新及び利便性の向上

京浜港の総取扱貨物量のうち、約3割にあたる約1億トンがコンテナによるものであるが、その他の約2億2千万トンは非コンテナによる扱いとなっている。

図表 平成20年 京浜港における総取扱貨物量比較

	東京港	川崎港	横浜港	京浜港
総取扱貨物量(トン)	81,356,537	92,739,933	141,764,431	315,860,901
うち、コンテナ取扱貨物量(トン)	45,877,339	678,863	52,461,374	99,017,576
コンテナ比率	56.4%	0.7%	37.0%	31.3%
うち、非コンテナ取扱貨物量(トン)	35,479,198	92,061,070	89,303,057	216,843,325
非コンテナ比率	43.6%	99.3%	63.0%	68.7%

こうした貨物は、タンカー・LNG船・自動車専用船・鉱石船・一般貨物船等あらゆる輸送形態にて取り扱われており、今後も引き続いて扱い得る港湾機能の維持・更新が必要となっている。

とりわけ、外航船においては（コンテナ船も含めて）船舶の大型化が進展しており、こうした船舶に対応し得る施策を視野に入れる必要がある。

また、京浜臨海部にはエネルギー産業や製造業をはじめとする多くの企業が生産・流通活動を展開している。こうした企業においては、所有する施設の老朽化が進んでおり、港湾物流の視点のみでなく、産業の活性化の視点からも、効果的な施策展開が必要である。

さらに、多くの京浜港の利用者にとっての利便性を向上させる観点から、三港における各種手続きの一元化や情報の共有・発信、相談窓口の開設などの施策についても取り組む必要がある。

#### 【施策検討にあたっての考え方】

港湾物流の視点からは、船舶の大型化への対応が急務であり、ソフト・ハード両面からの施策の実施を検討していく。

産業の活性化の視点からは、民間施設の維持・管理についての支援策等について、既存の国の諸施策を検討し、適用の拡充等を働きかけていく。

利便性向上の視点からは、港湾管理者の手続き面及びトータルとしてのコスト面に着目して、効果的な施策を順次検討していく。

## (2) 具体的な施策の方向性

京浜港の目指すターゲットの実現に向けた施策への取組みはもちろんのこと、今後、京浜港がユーザーである荷主や船会社等に選択される港湾を目指していくためには、利用者ニーズを的確に把握・分析した上で、現在の抱えている問題点や課題を解消するとともに、コスト面や港湾サービス面の向上に資する効率的・戦略的な施策を展開していかなければならない。

同時に、我が国最大の「総合港湾」として、エネルギー産業や製造業等を支える港湾機能の維持・更新を図るなど、多様な要請に応えながら、産業の活性化と生活の安定性に資するための取組みを進めていく必要がある。

今後京浜港が取り組むべき貨物集荷策、港湾機能向上策を構築するにあたり、次の3つの視点から整理し、その実現に向け、引き続き三港で検討を進めていく。

- ・ 港湾利用コストの低減
- ・ 国内貨物輸送網の充実・強化
- ・ 利用者に選択される港湾の実現に向けた使いやすい港づくり

### ① 港湾利用コストの低減

我が国で最大の貿易基地になっている京浜港が、我が国港湾の国際競争力強化の中心的な役割を果たすことが不可欠である。そのために、コスト分析やユーザーサイドの意見・要望の集約を踏まえつつ、三港が一体となり、スケールメリットや効率性を追求し、コスト低減策を検討する。

#### ①-1 優遇策等の導入・拡充

##### ア 現状

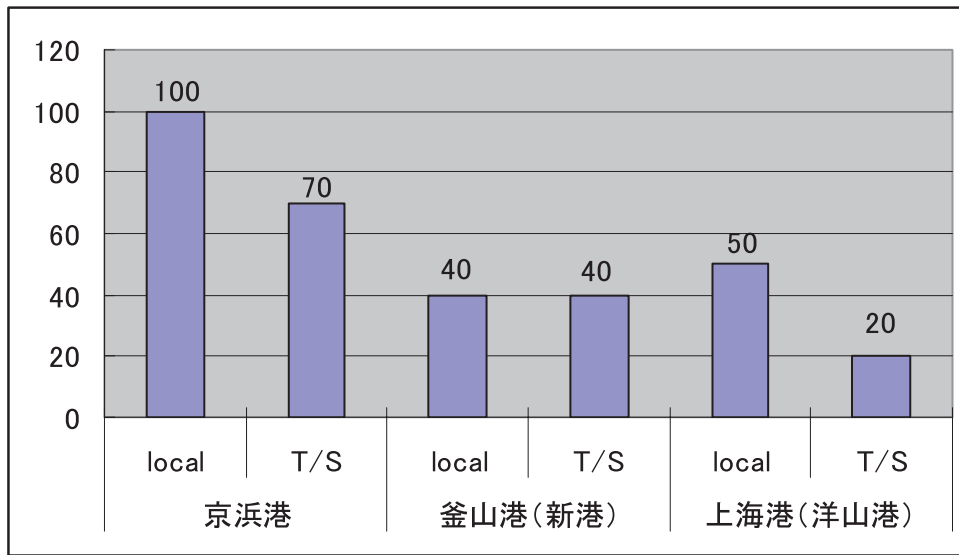
コンテナ船が寄港する際に、船会社が負担する港湾利用コストは、主に以下に分類される。

本分類に基づき、アジア主要港間におけるコスト水準を比較・整理する。

図表 港湾利用コストの分類

種 別	項 目	主 体
船舶関連費用	入港料	港湾管理者
	とん税、特別とん税	税務当局
	水先料	水先人等
	曳舟使用料	曳舟会社
	綱取り・放し作業料金	綱取放会社
	港湾施設使用料（公共）	港湾管理者
荷役関連費用	コンテナハンドリング料金 （本船荷役、CY 保管料、ゲート搬 出入料金等）	荷役会社
ターミナル関連費用	ターミナル使用料（公社、会社等）	公社、会社等

図表 京浜港 (Local) =100 とした場合のアジア諸港港湾利用コスト比較



注) 40ft コンテナ (輸出) 1 本あたりのコスト

資料) 京浜港調べ

我が国の港湾利用コストが高い背景には、人件費などが高コストであることや、優遇策等において、アジア主要港は我が国と比較して、港湾施設使用料の大幅な減免や大規模なインセンティブ制度の導入等を行い、国際競争力強化を図っていることが挙げられる。

図表 釜山港のインセンティブ制度の一例 (2009 年時点)

- 1 船会社に対するトランシップインセンティブ制度
    - ・トランシップ貨物の比率に応じた奨励金
    - ・貨物量増加に応じた奨励金
  - 2 フィーダー船会社に対するインセンティブ制度
    - ・5,000TEU 以上を扱うフィーダー船 (ただし外航船会社は対象外) を対象に奨励金を支給
  - 3 ターミナルオペレーターに対するインセンティブ制度
    - ・100,000TEU 級の T/S 貨物を取り扱う船会社と、前年度より多く契約したターミナルオペレーターに対し、奨励金を支給
  - 4 コンテナ船への港湾手数料の割引
    - ・対象船舶：釜山港に 12 回以上寄港したコンテナ専用の大型船舶
  - 5 港湾手数料及び港湾施設利用料の免除
    - ・釜山北港と釜山新港にそれぞれ 2 回以上寄港した大型船舶を対象に、港湾手数料及び港湾施設利用料を全額免除
- その他、荷主に対する租税の減免等のインセンティブ制度がある。

資料) BPA 資料より作成

## イ 問題点

前述のコスト比較で示されるように、我が国における港湾利用コストは、アジア主要港と比較して高く、コスト面での競争力が著しく劣る一因となっている。

## ウ 取組の方向性

### <短期的な取組>

#### ○ 国際トランシップ貨物獲得へ向けた取組み

京浜港の地理的優位性を活かし、アジア諸国の国際トランシップ貨物を獲得するための優遇策を導入する。

具体的には、現在、各港において採用している使用料減免等の国際トランシップ貨物に係るインセンティブ制度について京浜港で一元的に適用するとともに、内容を強化する。

(施策例)

- i) インセンティブ制度の一元化  
各港で採用しているインセンティブ制度のうち、効果的なものについて、三港において一元的に適用していく。
- ii) ハブポート機能の維持強化を目的とした施策導入  
現行各港において採用している国際トランシップ貨物に係るインセンティブ制度を更に拡充していく。
  - ・航路新設に伴う優遇策
  - ・既存航路においては、船会社に対し入港回数や取扱貨物量に応じたボリュームインセンティブの導入や入港料減免などの優遇策

#### ○ ローカル貨物等の集荷に向けた取組み

京浜港をハブとした内航フィーダー貨物に係る優遇策を導入し、国内輸送におけるコスト面の競争力を強化する。

また、国のグリーン物流制度等と連携させ、コスト縮減において相乗効果を図るなど、より効果的な施策を検討・実施していく。

さらに、京浜港の利用者に対して、ボリュームインセンティブを適用するなど、更なる利用の促進を図っていく。

(施策例)

- i) インセンティブ制度の一元化 [再掲]  
各港で採用しているインセンティブ制度のうち、効果的なものについて、三港において一元的に適用していく。
- ii) 内航フィーダー輸送促進策等
  - ・内航航路新設に伴う優遇策
  - ・入港回数や取扱貨物量に応じたボリュームインセンティブの導入等の優遇策

#### ○ 港湾施設使用料の一元化に向けた取組み

京浜港は、それぞれの港湾施設を保有する港湾管理者が違い、また、その施設使用料の料金体系が異なっているが、将来のポートオーソリティの設立も視野に入れ、メリットが見込まれる項目については、施設使用料を一元化し、判りやすい料金体系の中で、利用者のコストを圧縮する。

(施策例)

- i) 港湾施設使用料の段階的一元化等によるコスト圧縮
- ii) 料金徴収基準（時間単位、トン単位）の見直しによるコスト削減

## エ 実施にあたっての課題

東アジア諸国との価格競争における競争力強化が極めて厳しい現状にある中、コスト縮減に向け、幅広い観点からの検討・工夫が必要である一方、港湾管理者としての財政状況も厳しく、費用対効果面において最適な施策を選択することが求められる。

さらに、国際的なサプライチェーンマネジメントの進展により、荷主は在庫管理上の観点から厳格な定時制を求めており、船会社は、コスト面に加え、バースウィンドウの確保や荷役効率など、サービス面も重要視している。

このため、コスト縮減とともに、港の利用効率向上に対する施策を連携させ、戦略的・効果的な取組みを併せて検討していく必要がある。

### ①ー2 規制緩和等

#### ア 現状

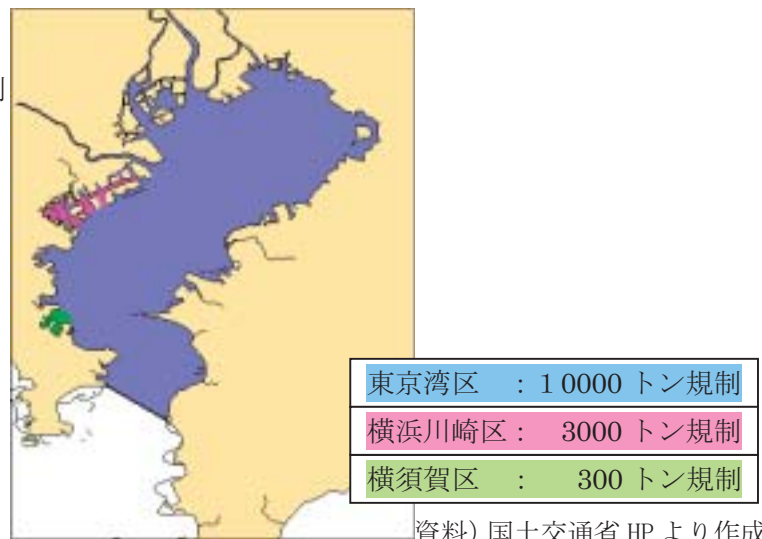
コスト面においては、港湾管理者が課す入港料等の費用の他、官民の多岐に渡る費用負担が生じている。

具体的には、船舶関連におけるとん税等の公租公課や強制水先制度に基づく水先料、曳舟使用料等のほか、ターミナル関連費用、国内輸送費用（内航船、トラック、鉄道）等の負担がある。

特に、横浜川崎区の強制水先について、主に日中等近海航路の外航船社からは「水先料、曳舟使用料の負担が大きい」との指摘が多く、コスト削減の一環として、これまでも規制緩和への取組みが行われてきたものの、

- ・港の構造上、航路幅が狭い
  - ・大型船の入港が多い
  - ・閉鎖的な水域のため、海難事故が発生した場合の影響が大きい
- 等の理由から、東京湾区と同様の 10,000 トンへの緩和が見送られており、三港において一元化が図られていない。

図表  
東京湾水先区における規制  
(イメージ図)



また、国内輸送費用において、内航フィーダー輸送は、外航航路である釜山フィーダー輸送と比較して燃料油等への課税がされていることや、トラックや鉄道による輸送費用が割高な状況にある。

## イ 問題点

日中等の近海航路は、中小船舶が多く、また多頻度で就航していることから、船会社にとって水先料、曳舟使用料が大きな負担となっており、今後、日中間の連携強化を目指すうえで大きな阻害要因となっている。

また、国内輸送費が割高である現状から、ローカル貨物の流出などの弊害が生じている。

## ウ 取組の方向性

### <短期的な取組>

#### ○ 内航フィーダー輸送に係る税制優遇策の要請

内航フィーダー輸送におけるコスト低減を目的として、内航コンテナ船の用に供する燃料油に係る石油石炭税、内航船に係る固定資産税の減免等を要請していく。

#### ○ 水先基準の緩和等の軽減

京浜港内においては、横浜川崎区で強制水先基準が3,000トン以上となっており、京浜港として一体的な運用ができるよう、制度緩和に向け、国に働きかけを行っていくとともに、船舶航行の安全に関する調査委員会を立ち上げ、基準見直しの可能性について検討していく。

### <中長期的な取組>

#### ○ タグボート基地の効率的な配置によるポートチャージの軽減

タグボートの使用料については、基地から本船までの距離・時間に応じた料金設定となっており、タグボート基地の出張所について、現在配置されていない地区へ新たに誘致することにより、全体的なポートチャージの軽減を図っていく。

#### ○ 国内輸送機能強化へ向けた取組み

陸送部門や鉄道部門においては、内陸輸送費用を低減する料金体系の実現を国策として実施するよう、関係機関へ働きかけを行っていく。

(施策例)

- i) 大型車に対する高速道路の料金低減策の検討
- ii) 鉄道輸送コスト低減策の検討

## エ 実施にあたっての課題

水先制度やタグボートに係る施策については、既存の曳舟会社、水先人会の理解・協力はもとより、船会社や官公庁等、関係者の理解・協力も不可欠である。その上で、タグボート基地の効率的な配置にあたっては、配置できるタグボートの隻数等の調整や基地候補地の選定と整備（静穏度、建物、駐車場等）に関する主体及び費用の検討が必要である。

既存の枠組みが構築されている中、港湾管理者による直接的な働きかけは難しく、港湾管理者独自で行う施策にも限界があり、官民の共通認識の下、民間部門においてコスト縮減を促すよう要請を併せて実施し、コスト縮減に向けた取組みを進めていくことが必要である。



また、輸送コストの低減に向けた税減免の要請については、引き続き関係機関の理解を得られるように努める。

### ①-3 入港料減免対象船舶の拡大

#### ア 現状

現在、三港は、実質的な一港化を目指す施策の一環として、コンテナ船に係る入港料の一元化を進めており、これまで、コンテナバージの入港料免除や複数寄港するコンテナ船について入港料を一港分とするなどの施策を実施したところであるが、それ以外の船種については、実施されていない。

#### イ 問題点

京浜港内においては、コンテナ船以外にも複数寄港する船種があるが、船種により入港料の一元化が適用されない状況にあるため、制度導入の趣旨や公平性の観点から、検討していく必要がある。

また、入港料は船舶の総トン数に応じて算出される体系となっているため、船舶が大型化すれば、その分負担が大きくなる。

図表 在来船複数寄港延べ実績（平成20年3月～5月）（単位：隻）

	外航	内航	計
2港寄り	60	159	219
3港寄り	10	9	19
合計	70	168	238

船種…自動車専用船、タンカー、セメント船、砂利・砂・石材船、LPG船等

#### ウ 取組の方向性

##### <短期的な取組>

##### ○ 複数寄港等に対する入港料減免（一港分）の対象船舶の拡大

三港に連続して複数寄港する船舶については、船種に関係なく、入港料を一港分とすることを検討する。また、徴収窓口を一本化する対象船舶代理店についても、希望に応じて順次拡大する。このことにより、実質的な一港化を促進すると同時に、利用者の金銭的・事務的な負担軽減を図る。

##### ○ 入港料減免制度の統一

二重底船舶（ダブルハル）への減免対応など、三港にて入港料減免額の算出方法に差異があるものについて、順次統一を図る。

##### <中長期的な取組>

##### ○ 船舶の大型化への対応

船舶総トン数が一定以上の大型船舶について、算定トン数の上限を統一して設定するなど、船舶の大型化に伴う入港料の負担軽減に向けた具体的な対応を検討する。

## エ 実施にあたっての課題

入港料減免船舶及び徴収窓口一本化の対象拡大にあたっては、事務窓口サービスの拡大等の対応が不可欠である。また、利便性向上の観点から、減免制度の統一化をはじめ、他の施設使用料等とも連動した対応や減免申請等の手続きの簡素化・電子化と連動した検討が必要である。

船舶の大型化に対応した入港料の軽減対応にあたっては、対象船舶の設定や算定トン数のあり方を検討すると同時に、京浜港としての入港料制度の複雑化を回避するような制度設計が必要である。

一方、入港料は港湾管理者にとって貴重な財源でもあることから、関係する税体系等との整理も含めた、全般的な財源への影響の検証も必要である。

## ② 国内貨物輸送網の充実強化

貨物集荷を支える国内貨物輸送網の充実強化に向け、輸送モード毎に、国内輸送コストの低減や輸送効率の改善を図っていく。

### ②-1 内航フィーダー輸送の活性化

#### ア 現状

現状の国内貨物輸送については、不十分ながらも主要幹線道路や高速道路の整備が進み、全国的なネットワークが確立しているトラックによる輸送が大半を占めている。

内航フィーダー輸送の拠点として、全国に60を超えるコンテナターミナルが整備されているが、国内の港湾間を結ぶネットワークの構築が進んでおらず、京浜港と国内各港を結ぶ輸送網も未発達となっている。

加えて、改正省エネ法の施行や企業における環境負荷低減意識の高まりにより、コストよりも環境負荷低減への寄与を重視する利用者のニーズがあるものの、国内トラック輸送に比べ、輸送費用だけでなく、トータルの輸送時間が長く内航フィーダー輸送の利用が伸び悩んでいる。

また、京浜港内においては、内航フィーダー船を円滑に受入れるための係留施設など必要施設が不足している。

#### イ 問題点

トラック輸送に比べて大量輸送が可能で、CO<sub>2</sub>排出量も少ない内航フィーダー輸送は、環境負荷低減の有効な手段にもかかわらず、その役割を十分に果たしていない。

環境を重視する利用者ニーズに応えられないことが、コスト競争力で勝る釜山フィーダーに貨物が流れていく遠因になっている可能性がある。

#### ウ 取組の方向性

##### <短期的な取組>

##### ○ 国内各港との連携強化

港湾利用コストの低減や利用者の利便性の向上を通じて、内航フィーダー輸送の拡大を図るため、国内各港と連携を図り、入港料や港湾施設使用料の相互減免などを実施していく。

##### <中長期的な取組>

##### ○ 内航輸送にかかる施設の確保

必要に応じ、内航輸送に係る係留施設などを整備することに加え、隣接バースとの相互融通を促進するなど、ターミナル事業者と連携し、内航輸送の効率的な運航体制を構築していく。

#### エ 実施にあたっての課題

国内各港との連携強化を通じて、内航フィーダー輸送のネットワークが形成されていくためには、より多くの国内港湾との連携を進め、定期航路の開設・拡大を図っていかなくてはならない。

荷役時間の短い内航フィーダー船や港内はしけの外貿ふ頭への直付けの拡

大にあたっては、関係事業者との調整が不可欠である。

## ②-2 鉄道輸送の促進

### ア 現状

鉄道輸送については、大量輸送が可能な環境に優しい輸送手段であるが、国内輸送におけるシェアは1%程度に留まっている。

その要因としては、鉄道海上コンテナ貨物を輸送するための線路はあるものの、コンテナ搭載貨車が通行できないトンネルが存在し、ネットワークとしては不十分な状況があげられる。

また、鉄道輸送ダイヤが旅客優先のため貨物ダイヤの確保が難しいなど、周辺環境が整っていない。

### イ 問題点

各地の貨物ターミナルにおける荷役機材の不足やコンテナヤードと貨物ターミナルが離れているなど施設面の不備があり、二次輸送を余儀なくされている。

### ウ 取組の方向性

#### <短期的な取組>

##### ○ 鉄道輸送促進のための環境整備

鉄道輸送の拡大に必要な輸送環境の整備に向け、優遇策を導入していく。  
(施策例)

鉄道輸送を利用したコンテナ貨物のターミナルにおける搬出入については、ターミナルゲートの優先入場等、リードタイムを短縮させる仕組みづくりを検討し、鉄道駅とターミナル間との輸送円滑化を図っていく。

#### <中長期的な取組>

##### ○ 各地鉄道駅への荷役機器等の設置促進

各地鉄道駅等で必要な海上コンテナ貨物を取り扱う荷役機器等の導入支援補助制度の拡充等を国へ要請していく。

##### ○ 鉄道積替施設の確保

コンテナターミナルもしくは鉄道貨物ターミナルにおける積替施設の設置、改善等を検討していく。

### エ 実施にあたっての課題

鉄道輸送促進のための各施策は、港湾管理者単独で行うには限界があるものも多く、長期的視野に立って国やJR貨物等と協力関係を築きあげ、必要な設備投資等を継続的に要請していく。

## ②-3 トラック輸送の効率化

### ア 現状

京浜港からの放射路線の一部及び3環状道路等は整備途上であるとともに、三港を結ぶ国道357号についても未整備区間が多い。

コンテナターミナルからのコンテナ搬出入については、特定の時間にトラックが集中していることから、東京港、横浜港の各ふ頭のコンテナターミナルゲート前の混雑が激しくなっている。

一方、京浜港の背後圏には、立地企業の国際物流業務の効率化を支援するため、太田国際貨物ターミナルや宇都宮国際貨物ターミナル等のインランドポート（デポ）の設立が進んでいる。

## イ 問題点

京浜港間でのトラックによる横持輸送については、臨海部周辺市街地の幹線道路を通行するか、首都高速道路を利用する以外に選択肢がない。市街地の幹線道路を通行する場合は、一般車両との混在による交通渋滞を誘発し、輸送時間及び環境への影響が懸念される一方、首都高速道路を利用する場合は、輸送コストが増大する。

コンテナターミナルのゲート前の混雑については、待ち時間が長時間に及ぶこともあり、トラック輸送の効率性が低下するとともに、ゲート前の混雑が周辺道路にまで影響をあたえ、そこでの交通渋滞を発生させ、環境の悪化を招いている。

京浜港の背後圏におけるインランドポートの貨物取扱量は増加傾向にあるものの、その潜在的な可能性を十分に活かしているとは言えない。

## ウ 取組の方向性

### <短期的な取組>

#### ○ 道路ネットワークの充実

3環状道路等の着実な整備や事業化、国道357号の事業中区間や未整備区間の整備促進について、国に対し働きかけを行い、早期完成を目指していく。

#### ○ 臨港道路の拡充

京浜港内（コンテナターミナルゲート付近を含む。）において発生する渋滞混雑の解消や、基幹道路へのアクセス向上のため、必要な箇所について、臨港道路の拡充を図っていく。

### <中長期的な取組>

#### ○ インランドポートの利用拡大

釜山フィーダーに流れている貨物も含め京浜港の背後圏における貨物集荷をより効率的、効果的に実施していくため、インランドポート管理者やフォワーダー、地方自治体等と連携した取組みを実施し、既存のインランドポートの利用促進を図り、京浜港に貨物を集荷していく。

また、京浜港周辺においては、高速道路のインターチェンジ付近や物流配送拠点が集積する箇所等へ、拠点を確保するなど、効率的な物流ネットワークを構築する。

（施策例）

##### i) 既存のインランドポート施設との連携

- ・ 船会社、荷主等に対する需要喚起
- ・ 広範なエリアから、多品種・多量の貨物集荷を行うことを目的とし

た、施設拡張・充実等に向けた検討

ii) インランドポート利用促進

地方自治体及びインランドポート管理者との連携した施策の実施

- ・ 貨物集荷のための優遇策
- ・ インランドポートと京浜港との輸送費用に係る優遇策

iii) 新規インランドポートの整備

- ・ 船会社、荷主、地方公共団体、経済団体等の潜在的なニーズの把握
- ・ 交通ネットワークの充実した箇所等への新規インランドポート整備の検討

**エ 実施にあたっての課題**

インランドポートの利用拡大については、貨物の安定的確保が必要であり、船会社の協力を得ていくことが不可欠であるとともに、効率的な共同輸配送の実現が必要である。

### ③ 利用者に選択される港湾の実現に向けた使いやすい港づくり

利用者に選択される港湾を実現していくためには、港湾利用コストの低減や国内交通ネットワークの充実強化に止まらず、三港の一体化に伴うネットワークの強化や「総合港湾」としての港湾施設整備、ロジスティック機能の向上を図ることが重要である。

#### ③-1 三港間の輸送の効率化

##### ア 現状

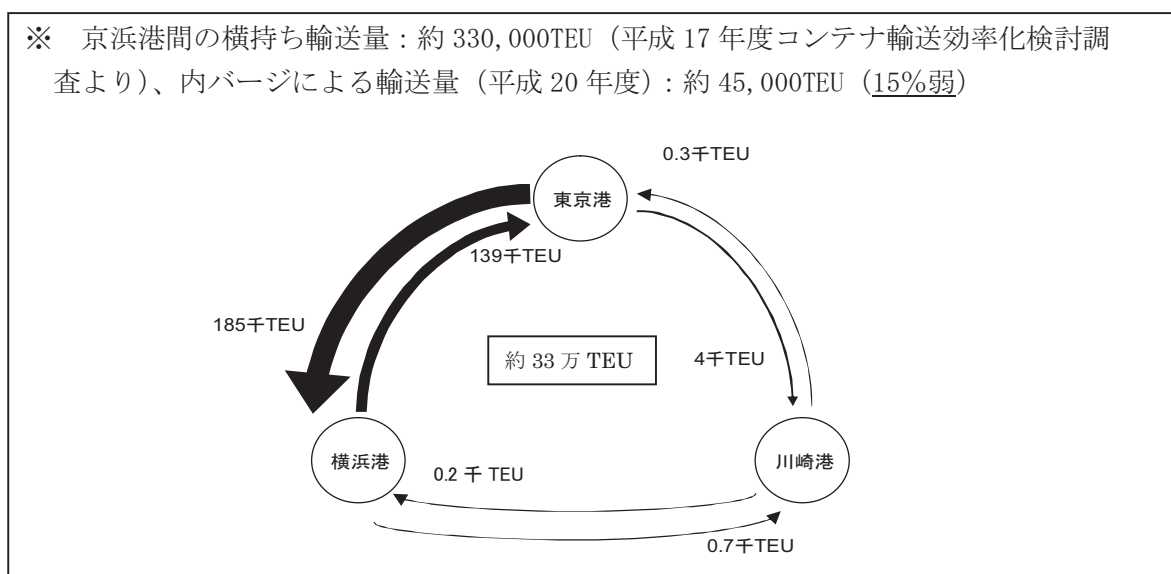
京浜港が、今後、三港一体の効率的な港湾経営を進め、利便性を向上していくためには、三港内のネットワークの充実強化を図り、横持ち輸送を効率的に実施していく必要がある。

現在、陸上輸送ネットワークについては、臨港道路や国道 357 号の未整備区間が存在しており、陸上での道路輸送が非効率である。

海上輸送ネットワークについては、東京湾内において運航しているコンテナバージが、京浜港間の円滑な貨物輸送を担っており、取扱量を増やしている。

しかし、京浜港間における輸送貨物総量では、トラックによる輸送が大半を占めており、コンテナバージによる輸送シェアは小さい。

図表 京浜港内におけるコンテナ貨物の横持ち



資料) 「平成 17 年度コンテナ輸送効率化検討調査」により作成

## 【参考】東京湾内におけるコンテナバージ輸送

<運航事業者> 横浜はしけ運送事業協同組合

<運航体制>

海上コンテナ専用のバージ4隻（バージを押しプッシャーボートは3隻）により、東京湾内において運航。バージ1隻に最大40フィートコンテナ84本の積載が可能。

<輸送貨物実績>（横浜はしけ運送事業協同組合の報告より）

平成18年度 約38,000TEU

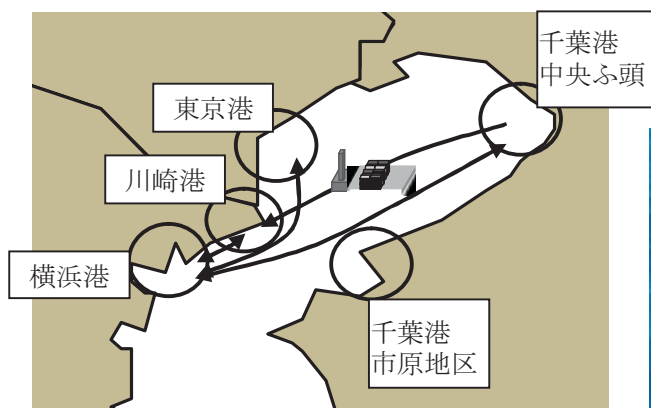
平成19年度 約71,000TEU

平成20年度 約72,000TEU（内、京浜港間輸送量 約45,000TEU）

<輸送貨物の主な内容>

- ・輸入過多である東京港から輸出過多である横浜港への空コンテナのポジショニング
- ・利用船会社の寄港地選択による実入りコンテナの三港内貨物輸送

<輸送網>



<コンテナバージ>



## イ 問題点

国道357号において未整備区間が存在するため、陸上輸送において、京浜港内での横持ち輸送をスムーズかつ低コストで実施していくことが、難しい状況にある。

コンテナバージ輸送については、京浜港間における横持ち輸送効率性の向上や環境負荷低減というメリットが大きい輸送手段であるものの、揚げ、積みめの両端において、荷役作業が生じるため、輸送運賃の競争力が弱く、また岸壁が確保されていないため、多くの待ち時間が生じ、利用の拡大が不十分である。

## ウ 取組の方向性

<短期的な取組>

### ○ 道路ネットワークの充実〔再掲〕

3環状道路等の着実な整備や事業化、国道357号の事業中区間や未整備区間の整備促進について、国に対し働きかけを行い、早期完成を目指していく。

### ○ コンテナバージを利用した湾内輸送拡充・強化

各港において荷降ろしされた実入りコンテナや空コンテナのポジショニングを円滑に実施するため、コンテナバージを利用した湾内輸送拡充及び強化を行う。

定時運航による東京湾内のシャトルサービスを実施することにより、利用者にとって利用しやすい環境を構築し、京浜港間の横持ち輸送の効率化を実現していく。



(施策例)

i) バージ施設の拡充 (ハード面)

コンテナバージが効率的なスケジュールにより運航していくことが可能となるよう、港湾施設等の運用を図っていく。

- ・バージの定係地 (停泊及びスケジュール調整が可能なターミナルに隣接した箇所) の確保
- ・本船バースに隣接したバージ専用バースを必要に応じて設置
- ・バージ台数の増加による船団強化の促進

ii) バージ輸送促進に向けた環境整備 (ソフト面)

- ・バージ輸送に係る港湾施設使用料の更なる減免 (現行のインセンティブ制度の拡充)
- ・取扱量に応じたボリュームインセンティブ
- ・環境に配慮した優遇策 (バージ輸送利用転換によるCO<sub>2</sub>削減効果の割合に応じた補助制度等の検討)

<中長期的な取組>

○ 首都高速湾岸線における社会実験の実施

国道 357 号未整備区間の事業化について国に働きかけていくとともに、多摩川や川崎航路などを横断する区間は、整備に膨大な事業費及び期間を要するものと想定されることから、三港間の貨物輸送で首都高速湾岸線を利用する場合の高速道路利用料金の低減について社会実験の実施を視野に入れた検討を進める。

エ 実施にあたっての課題

コンテナバージ輸送については、バージ台数の増加による船団の強化が求められるとともに、効率的な運航体制を構築していくために、各港においてバージの定係地を確保していく必要がある。

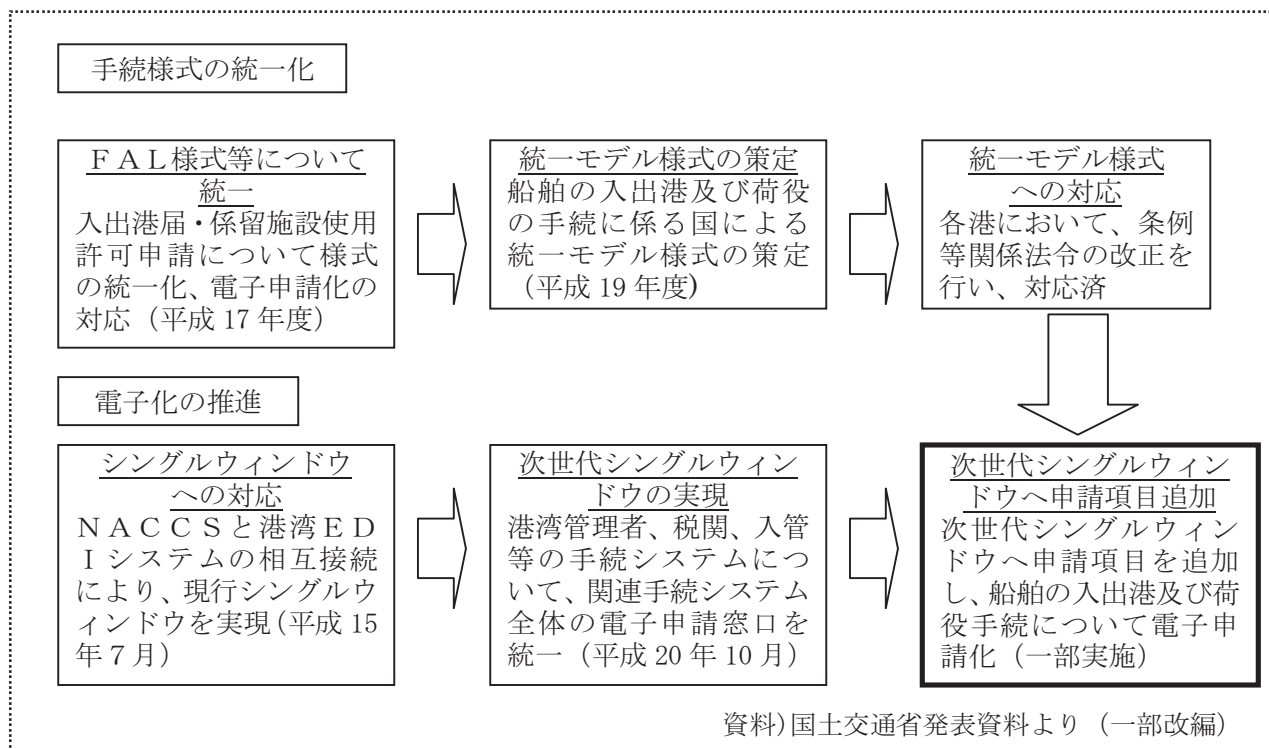
首都高速湾岸線における社会実験の実施については、費用負担者や効果検証方法などスキームの構築が課題となる。

③-2 港湾手続きの一元化等への対応

ア 現状

港湾情報については、「ポータルサイト (ユーザー向けの情報窓口)」の設置や国土交通省など関係省庁により構築された「次世代シングルウィンドウ (府省共通ポータル)」への対応等、ICT化に向けた取組みを行っているが、三港での取組みについて、必ずしも足並みが揃っていないとは言えない状況となっている。

【参考】 港湾手続の統一化・簡素化に向けた取組



イ 問題点

ポータルサイトなど、ホームページを用いた情報提供については、各港個別での情報発信となっており、三港共通の情報であっても、各港個別に情報提供を行っている。港湾諸手続きについては、各港独自に簡素化に向けたシステム開発を行っており、統一性が図られていないなど、ユーザーにとって、非効率的な面がある。

## ウ 取組の方向性

### <短期的な取組>

#### ○ 港湾手続きの一元化に向けた対応

港湾諸手続きに係る非効率性を解消するため、三港共同での次世代シングルウィンドウへの早期の対応を目指し、京浜港における各種手続きの一元化、簡素化、ICT化に向けた取組みを行っていく必要がある。

三港として、対応可能な手続きから順次、システム開発等を検討していく。あわせて、CIQ業務に関する要望を行っていく。

### <シングルウィンドウへの対応表>

	既存		新規申請												
	入港届	係留施設等使用許可申請書	入港料減免申請書	入港料還付申請書	船舶運航動静通知書	船希望願	ひき船使用許可申請書兼配使用許可申請書	旅客乗降用施設（渡船橋）使用許可申請書	船舶給水施設使用許可申請書	船舶廃油処理施設使用許可申請書	荷役機械使用許可申請書	建物の類（上屋）使用許可申請書	積場使用許可申請書	港湾施設（荷さばき地・野積場）使用許可申請書	コンテナ用電源使用許可申請書
東京港	◎	◎			-	-			-						
川崎港	◎	◎	△	△	△	-	-	△	-	△	△	△	△	△	△
横浜港	◎	◎	◎	-	◎	-		-	-						-

凡例) ◎：対応済、△：利用環境が整い次第対応、-：対象なし

#### ○ 共同ポータルサイトの開設・運営

港湾関係者を始め多くの人々が、三港に係る情報を一つの窓口から入手できるよう、三港共同のポータルサイトを開設し、効果的に情報提供を行っていく。

#### ○ 統計手続きの簡素化と京浜港統計の発信

三港共同して、港湾統計について申告手続きの簡素化を図るとともに、分かりやすい京浜港統計の発信を検討していく。

## エ 実施にあたっての課題

共同ポータルサイト開設にあたっては、提供する情報内容を検討し、効果的に情報発信していくことが求められる。また、運営主体や運営費用面等、詳細な検討を行っていく必要がある。

次世代シングルウィンドウへの対応にあたっては、各港において運用している既存の電子申請システムの改修作業等、システム開発が必要になる。各港の実情（情報化の進捗状況、財政状況等）に応じ、調整が図られた手続から順次対応を図っていく。

港湾統計の申告手続きの簡素化にあたっては、NACCSデータの活用の精度向

上、関連する行政記録情報の活用など、制度改善等に三港が共同して取り組む必要がある。

### ③ー3 ロジスティクス機能の強化

#### ア 現状

京浜港における外貿コンテナ貨物取扱量は、全国の約4割を占め、国内最大の輸出入拠点としての役割を担っており、物流需要に対応した開発空間の創出が求められている。

例えば、輸入過多である東京港においては、アジアを中心とした貨物量の増加に相まって空コンテナが多く発生し、輸出過多である横浜港にポジショニングが頻繁に行われているが、効率的なコンテナ管理を行う観点から、東京港のバンプール拡大の要望があるものの、十分な機能が確保できていない。

また、シャーシプールについても、ターミナルからの効率的なコンテナの搬出入を行う上で機能拡張が強く要望されている。

このような中、臨港地区に拠点を構える数多くの倉庫群においては、これまでに、共同輸配送やいち早い港湾手続きの電子化の推進など、流通貨物の円滑な受渡し及び荷主などからの多様なニーズに応えるべく、様々な取組みを実施してきた。

また、物流の最適化という観点においては、荷主から物流施設の高度化や施設の効率的な利用が望まれるなど、ニーズは多様化している。

近年は、サプライチェーン・マネジメントの進展により、物流施設は、単に貨物の保管機能を有するのみならず、最終仕向地までの中継地の位置付けとなり、保管型から配送型へ、さらに在庫管理、流通加工、アソートなどを行うことが可能な大規模高機能物流施設が必要とされている。

#### イ 問題点

臨海部において用地が逼迫しており、バンプールやシャーシプール機能の早期拡充ができない状況にあるなか、港頭地区から離れた場所に空コンテナを輸送することによる、ドレージコストやリードタイム増が発生するほか、違法駐車などが生じている。

新規大規模高機能物流施設等の立地を誘導するための用地が容易に確保できない一方、既存の物流施設においては、前面岸壁の利用頻度が低く、稼働率が低いものもあり、保管機能における需給のミスマッチも見受けられる。

#### ウ 取組の方向性

##### <短期的な取組>

##### ○ 既存の大規模高機能物流施設（川崎FAZ、Y-CC等）及び臨港地区における倉庫群の活用検討

国際・国内の物流ニーズに対応するため、既存の大規模高機能物流施設について、利用を促進すべく三港の広域的な道路ネットワークの構築を進めるとともに、コンテナターミナルと連動した活用策を検討していく。

また、臨港地区に多数立地する倉庫群についても、これまで倉庫事業者等が実施してきた物流の高度化に向けた様々な取組みについて、一層の推進を図るべく、事業者と連携しながら検討を進めていく。

※求められる倉庫機能（例）

- ・多頻度小口輸送、ジャストインタイム輸送と結びついた保管業務
- ・要請にいつでも応えられるフルタイム（24時間）稼働
- ・在庫管理などの情報システムの高度化
- ・多様な流通加工業務の実施
- ・温度帯管理による保管業務
- ・効率的な通関体制構築などの国際物流業務
- ・サードパーティロジスティクス（3PL）等の新たな物流サービスの提供
- ・複数荷主による共同輸配送

図表 主な大規模高機能物流施設

港名	施設名	備考
東京港	青海流通センター	東京都と民間事業者が共同で建設 延床面積：約 4 万㎡
	(株) ワールド流通センター	21 社による共同出資 延床面積：約 22 万㎡
川崎港	かわさきファズ物流センター	延床面積：約 23 万㎡（A・B・C棟計）
横浜港	横浜港流通センター（Y-C C）	延床面積：約 32 万㎡

○ 共同バンプールの設置

京浜港内の効果的な箇所へのバンプール設置や、効率的なコンテナ管理を行っていききたいという意向があることなどを踏まえ、京浜港内の横持ち輸送の減少、空コンテナの計画的な利用など、物流の効率化を図っていくため、京浜港内における空コンテナ調節基地としての共同バンプールを設置する。

（施策例）

三港を有機的に結ぶ国道 357 号などの道路ネットワークに隣接し、どのターミナルからも効率的に利用が可能となるよう、効果的な箇所へバンプールの設置を検討する。

将来的には、バンプールだけではなく、コンテナフレートステーション（CFS）などを備えた多目的な拠点としての活用を図っていく。

<中長期的な取組>

○ 開発空間の確保

物流需要に対応した新たな用地のニーズや現状の土地利用における詳細な分析を踏まえつつ、必要な開発空間の確保にむけた検討を行っていく。

○ 道路ネットワークの整備に応じた物流施設の配置検討

現在、国等において整備が進められている 3 環状道路や第二東名高速道路の開通により、国内物流は大きな転換期を迎えていくこととなる。

これらの道路ネットワークの整備に伴い、特に首都圏近郊の製造業集積地へのアクセスが格段に向上することから、京浜港への潜在的な物流ニーズや物流動向の把握に努めるとともに、臨海部の物流施設との連携による効率的な物流の構築に向けた検討を進めていく。

## エ 実施にあたっての課題

臨海部は、都市部に近接した限られた空間にあり、まちづくりとの整合性や港湾エリアにおける再開発、再整備の適正な事業手法等の構築を検討していく。

大規模高機能物流施設については、利用者ニーズの詳細な分析を行いながら、既存施設の利用向上策も踏まえつつ、施設整備のあり方を検討していく。

共同バンプール設置にあたっては、設置箇所、適正規模、運営主体、運営方法、コスト削減方法等について、効率的な利用の観点から検討を進める。

## ③-4 フルオープンに向けた取組み

### ア 現状

釜山港や上海港等の海外主要港においては、コンテナターミナルにおける本船荷役およびゲート処理の作業は、港湾労働者の明確なシフト体制のもと、24時間稼働可能となっており、港湾のフルオープン化が図られている。

一方、国内港湾における本船荷役作業については、24時間体制となっているものの、労使協定で、ゲート処理については、下記の作業体制となっており、港湾のフルオープン化が図られていない。

【参考】平成13年11月29日の港運労使間の合意

荷役作業	ゲート
24時間可 (1/1のみクローズ)	8:30~16:30(20:00) (1/1のみクローズ)

(資料：国土交通省HPより作成)

釜山港等に対峙した国内ハブポートとしての機能優位性を見出すためには、リードタイム短縮を図り、効率的な物流体系を構築していく必要があり、ゲートを含めた港湾のフルオープンに向けた取組みが求められている。

### イ 問題点

ターミナルゲートオープン時間に限りがあるために、必要な時間帯に貨物の搬出入を行うことが不可能な場合があり、非効率的な物流体系となっている。また、昼休み時間帯のゲートクローズにより、ゲート周辺の混雑及び道路渋滞が発生しており、フォワーダー等からは、リードタイムの短縮化に向けた改善要望がある。

また海外主要港よりも、関係官公庁による輸出入諸手続において時間を要している実状があり、リードタイムが長期化している。

### ウ 取組の方向性

#### <短期的な取組>

#### ○ ストックヤードの活用

ターミナル事業者と調整を図り、ターミナルに隣接した効果的な箇所に、各港にバランスよく、ストックヤードを設置していく。

<ストックヤード>

- ・ターミナルに隣接し、24時間いつでもコンテナ貨物の搬出入が可能な体制が構築されている。
- ・現在、ストックヤードが設置されている横浜港南本牧ふ頭においては、ストックヤードとターミナルの間におけるシャトル便による輸送サービスが実施されている。

○ ゲートオープン時間の柔軟化

荷主などの意向を踏まえつつ、ターミナル事業者と共同でゲートオープン時間の延長に向けた検討を進める。

○ 就業環境の整備

港湾のフルオープン化の進展とともに、将来の労働力の確保と魅力ある職場の形成に向けて、港湾労働者が利用する厚生施設の整備や通勤手段の確保等、働きやすい環境整備に向け、関係機関と調整の上、取り組んでいく。

○ 官公庁と協調した体制づくり（通関、検疫等）

リードタイム短縮・24時間化について対応するため、関係官公庁と協調し、ユーザーニーズの把握や必要施策を実施する。

エ 実施にあたっての課題

ゲートオープン時間の柔軟化については、ゲートオープンに伴うコスト増など、実施方法によっては、新たな課題も想定される。

関係機関と連携をとりながら、費用対効果の検証や需要の把握等、詳細な検討を実施していく必要がある。

また、労働環境・条件に関わる問題については、関係事業者・官公庁と調整を図り、福利厚生施設の充実等を早期に実現していくことが求められる。

③-5 コンテナターミナル前混雑の緩和

ア 現状

港湾管理者として、これまでもゲート待ちコンテナ積載トレーラー専用レーンの増設やトラック待機場の新設など、コンテナターミナル前の混雑緩和に向けた取組みを積極的に展開してきたが、京浜港のコンテナ貨物量の急激な増加、特定時間へのトラックの集中傾向等から、東京港、横浜港の各ふ頭のコンテナターミナルゲート前の混雑は解消されていない。

イ 問題点

コンテナターミナルゲート前の混雑については、待ち時間が長時間に及ぶこともあり、トラック輸送の効率性が低下するとともに、ゲート前の混雑が周辺道路にまで影響をあたえ、そこでの交通渋滞を発生させ、環境の悪化を招いている。

## ウ 取組の方向性

### <短期的な取組>

#### ○ 道路交通情報の充実

コンテナターミナルゲート前混雑の緩和のため、インターネット上でターミナル周辺の道路状況をリアルタイムで提供する箇所を増加するなど、道路交通情報を充実する。

#### ○ ターミナルゲートの柔軟な対応

ゲート周辺において発生している慢性的な渋滞混雑を緩和するため、東京港の一部のターミナルで実施されている昼休み時間帯のゲートオープンなど、ターミナル事業者と共同で、ターミナルゲートに係る柔軟な対応について取組みを進める。

#### ○ ICTの活用等による新たな渋滞緩和策

ICTの活用等諸外国の事例も検証しながら、新たな混雑緩和策を検討していく。

## エ 実施にあたっての課題

道路交通情報の充実にあたっては、周辺道路を撮影するカメラの設置場所の提供等周辺事業者の協力を得ていかななくてはならない。

ターミナルゲートの柔軟な対応にあたっては、ターミナル事業者の協力はもちろん、トラック事業者の利用促進に向けた広報等が必要である。

## ③-6 船舶の大型化への対応等

### ア 現状

京浜港においても船舶の大型化が進んでおり、10年前と比べて入港船舶総数は減少しているものの、総トン数ベースでは118%の増加率となっており、とりわけ外航船は125%の増加率で大型化の傾向が著しくなっている。

図表 三港の船舶大型化の推移

#### 入港船舶数の推移

(単位：隻)

	東京港		川崎港		横浜港		三港合計	
	総数	(外航船)	総数	(外航船)	総数	(外航船)	総数	(外航船)
平成10年	40,520	4,704	42,290	2,202	49,387	11,091	132,197	17,997
平成20年	30,244	6,071	30,470	2,543	43,202	11,308	103,916	19,922
増加隻数	-10,276	1,367	-11,820	341	-6,185	217	-28,281	1,925
増加率	75%	129%	72%	115%	87%	102%	79%	111%

#### 入港船舶総トン数の推移

(単位：千総トン)

	東京港		川崎港		横浜港		三港合計	
	総数	(外航船)	総数	(外航船)	総数	(外航船)	総数	(外航船)
平成10年	141,402	100,760	89,403	59,104	237,893	197,216	468,698	357,080
平成20年	168,816	130,028	103,346	79,125	279,138	237,155	551,300	446,308
増加トン数	27,414	29,268	13,943	20,021	41,245	39,939	82,602	89,228
増加率	119%	129%	116%	134%	117%	120%	118%	125%

\* 増加率は平成10年数値と比較した平成20年数値の割合



エネルギー産業・製造業等を支える港湾機能の維持・更新や、商業港湾としての機能の充実・強化を目指すなかで、船舶の大型化にも適切に対応していくことが求められている。

同時に、コンテナ船の大型化が顕著となるなか、大水深コンテナターミナルの確保や既存コンテナターミナルの機能更新等、港湾施設の大規模な整備促進も求められている。

## イ 問題点

大型船の入出港については、東京湾口及び各港域においてスケジュール調整（事前通報等）が必要となっているが、それぞれのルールが異なっている。また、湾口においては、原則として、船舶代理店による先着順にて時間調整がなされており、目的地や積載貨物、運航遅延等の状況は加味されておらず、船舶の定時運航・安定運航への支障が生じかねない。

また、各港における運河等は、各港湾管理者にて適宜維持・管理が行われているが、運河等は係留施設等と異なり、その施設自体から収益を得るものではなく、浚渫等の維持・管理や増深への対応等に関する負担は、各港湾管理者の課題となっている。

更に、急速に進むコンテナ船の大型化への対応が必ずしも十分とは言えない状況である。

## ウ 取組の方向性

### <短期的な取組>

#### ○ 東京湾口における船舶運航調整業務の検討

大型船の入出港に際して、湾口における船舶運航調整業務のあり方を見直し、大型船航行の安全性・安定性をサポートする。これにより、原材料・エネルギー系貨物、自動車、コンテナ等、産業や市民生活を支える京浜港の主力貨物の安定供給に寄与する。

#### ○ 船舶の大型化に対応した施設整備

コンテナ船やタンカーをはじめとする各種船舶の大型化の動向を踏まえ、三港が一体となり、岸壁や運河等の必要箇所へ集中的に施設整備を行っていく。

京浜港としての統一的な対応を行うことにより、スケールメリットを活かした必要コストの縮減や情報の共有化等を図る。

## エ 実施にあたっての課題

湾口での船舶運航調整の検討にあたっては、安全面に十分に配慮するとともに、利用者はもとより、曳舟・水先人等の関係者との調整が不可欠であり、不利益をこうむる船舶が出ないようなルール設定が必要となる。同時に、東京湾海上交通センターや東京湾内の他の港湾管理者との調整・検討も必要であり、内容によっては海上交通安全法等の関係法との整理も必要となる。

船舶の大型化に対応した施設整備については、具体的な京浜港としての施設配置等の検討が不可欠であり、その上で各種の制度上の課題についての整理が必要となる。

### ③-7 民間岸壁等の維持・管理に関する支援のあり方の検討

#### ア 現状

京浜港の輸入貨物量の約半数は原材料・エネルギー系貨物（原油、LNG、鉄鉱石、石炭）で占められている。こうした貨物に関連する生産、雇用、税収等の観点からも、これらの貨物を扱い得る施設の維持・更新は重要である。

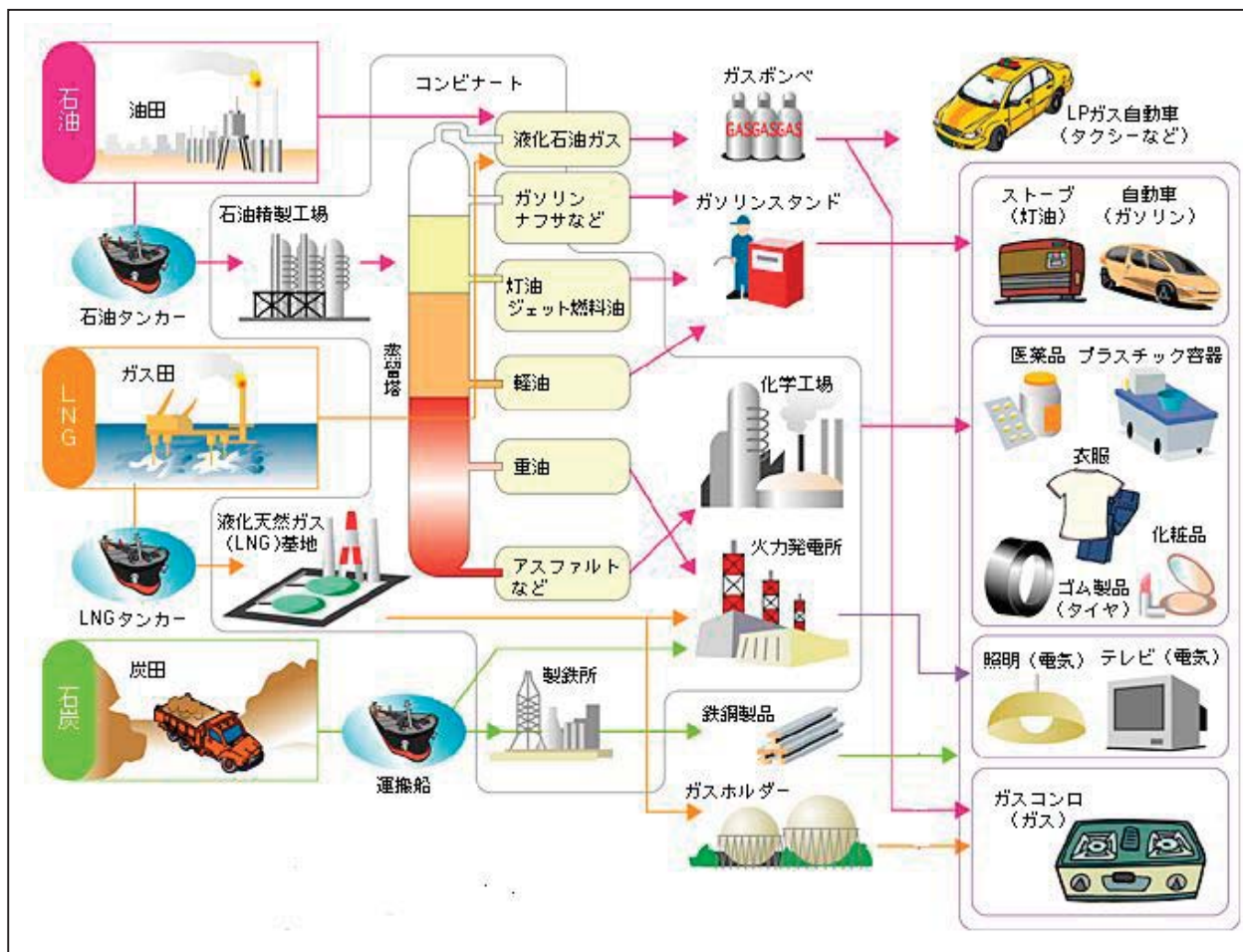
図表 京浜港の平成20年外貿取扱貨物量 (単位：千トン)

輸出	68,997	—		輸入	130,129	—
完成自動車	20,755	30.1%	1	原油	26,413	20.3%
自動車部品	8,103	11.7%	2	LNG	20,376	15.7%
産業機械	7,629	11.1%	3	鉄鉱石	6,990	5.4%
再利用資材	4,022	5.8%	4	石炭	5,876	4.5%
染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	3,670	5.3%	5	衣服・見廻品・はきもの	5,012	3.9%
その他	24,818	36.0%		その他	65,461	50.3%

また、これらの貨物を扱い得る施設はいわゆる「装置産業」として、京浜港の臨海部に展開しており、容易に他港へシフトできるものではない。

さらに、そこで生産・出荷される製品は京浜臨海部のみならず、広く首都圏の産業や住民生活を支えている。

図表 原材料・エネルギー系貨物の流れ



資料) 資源エネルギー庁ホームページより (一部改編)

## イ 問題点

臨海部造成から数十年が経過しており、各岸壁や係留施設等においても適切な維持・更新が不可欠となっている。一方で、原材料・エネルギー系貨物を取り扱う施設はほぼ全てが民間企業所有のものであり、現在の制度においては、直接的に港湾管理者が維持・更新を行うことは困難である。

とりわけ、石油・天然ガス・石炭については、住民生活や経済活動にとってなくてはならないものである一方、そのほとんどを輸入に頼っていることから、国の施策として様々な安定供給策、備蓄及び精製・流通部門におけるセキュリティ向上などの対策が取られている。京浜港としても産業の活性化や住民生活の安定を政策目標として掲げており、原材料・エネルギー系貨物の安定供給は政策目標の達成のためには不可欠な要素であり、より公的な視点が必要である。

その一方、それらを扱う岸壁等の維持・更新に関する支援制度等は現状では存在せず、輸入の最先端箇所であるこうした岸壁等の維持・更新は当該企業任せの状況となっており、住民生活や産業に大きな影響を及ぼす可能性がある。

## ウ 取組の方向性

### <中長期的な取組>

#### ○ 民間岸壁等の維持・管理に関する支援のあり方の検討

民間岸壁等（とりわけ、広く住民生活を支えている産業等に関わるもの）の維持・管理に関する支援のあり方や関連する国の施策について、検討を行うとともに、その適用の拡充を働きかける。

## エ 実施にあたっての課題

維持・管理に関する支援のあり方の検討に際しては、対象企業や岸壁等の範囲について、既存の各産業政策及び税制等との関連や連動性も十分に考慮する必要がある。

その上で、施設の維持・管理費用コストの縮減が、単なる「本来、企業が負担すべき費用の肩代わり」になるのではなく、京浜港エリアの産業の活性化や広く首都圏も含めた住民生活の安定の確保につながるものとなるよう検討し、国に働きかけていく必要がある。

## ③-8 技術的な情報共有と相談窓口の設置

### ア 現状

経年化した施設の維持管理や補修については、公共・民間を問わず、直面する課題となっている。このうち、公共ふ頭については、各港湾管理者による補修計画・維持管理計画の策定等によって、その対応が計画的に実施されている。

また、民間施設については、港湾管理者が直接維持管理・補修に関与することはないが、技術審査等を通じて間接的に関与している。

### イ 問題点

公共ふ頭における補修計画に関する情報や維持管理に関するノウハウ等は、三港間での共有化などが図られていないことから、情報の効果的な蓄積・活用を目指す必要がある。

民間施設の補修等に際して、港湾管理者は工事許可等の観点から関与はするものの、港全体の施設の維持という観点からの積極的なサポート等は実施していないことから、維持管理計画策定等の重要性が民間ふ頭にまで徹底している状況にはない。また、制度面も含めた相談窓口等は必ずしも一元化されていない。

## ウ 取組の方向性

### ＜中長期的な取組＞

#### ○ 技術的な情報共有の検討（港湾管理者間）

公共ふ頭の技術的な情報（補修計画、維持・管理ノウハウ、技術監理業務等）について、三港で共有できるよう検討を行う。このことにより、京浜港全体として、技術的な情報の共有を図り、スケールメリットを活かした対応を目指す。

#### ○ 総合的な「相談窓口」の設置

民間施設の維持管理・補修等について、制度的な面も含めて、京浜港としての総合的な「相談窓口」の設置を検討する。また、技術審査の基準等について一元化を図るとともに、相談の多い事項等についてはニーズに応じて「出張アドバイス」や「講習会」等を実施する。このことにより、京浜港としての窓口の集中化を図り、利用者ニーズの向上に寄与するとともに、企業の維持管理に関する業務の一定部分をサポートする。

## エ 実施にあたっての課題

技術的な情報共有については、各港における現行のシステム化の状況等を勘案した対応が不可欠である。また、人事交流等も含めた積極的な対応を図ることにより、継続した技術継承が可能な体制についても視野に入れる必要がある。同時に、京浜港全体を見渡した施設の補修計画策定や維持管理の方向性を検討できる体制づくりが必要である。

「相談窓口」や「出張アドバイス」等の検討にあたっては、京浜港としての技術審査の基準や民間施設も含めた「維持管理計画」のあり方を整理する必要がある。また、「相談」によって対応する範囲の整理や既存の各企業の維持管理体制と港湾管理者との関係性についての整理も必要である。

## （3）今後の進め方

本ビジョンでは、京浜港としての貨物集荷策、港湾機能向上策について、施策の方向性と実施にあたっての課題等を提示した。

今後は、この方向性に基づき「短期的な取組」については3年、「中長期的な取組」のうち、中期的に取り組むものは5年、長期的に取り組むものは10年を目途に費用対効果や財源、実施方法等についての検討を一層深めるとともに、関係者との調整を進め、順次、施策の実施に努める。

## 2 【基本戦略Ⅱ】 合理的かつ効果的な施設及び機能の配置

京浜港は、我が国最大の「総合港湾」として、これまで順調に発展してきた。しかし、アジア諸港の躍進や船会社による基幹航路における寄港地の一層の絞込み、更には港湾エリアの開発可能空間の減少など、京浜港を取り巻く状況は厳しさを増している。

また、これまでは、狭い空間に各港独自の施設整備等を行うなど、相互に隣接してはいるものの、港湾管理者間の連携は必ずしも十分ではなかった。

こうした状況に的確に対応し、課題の解決を図っていくため、京浜港の一体的な経営を進めるなか、世界経済の情勢や海運業界の動向、京浜港を利用している船会社、港運事業者等の意見を踏まえながら、港湾の施設及び機能を配置していく。

### (1) 京浜港の空間計画の基本的な考え方

京浜港は、南北に約40km、東西に約8kmにわたる帯状の空間であり、その中に陸域となる臨港地区が約6,000ha、水域の港湾区域が約16,000ha、合わせて約22,000haの面的な広がりを持っている。半径20km以内に主要な港湾施設を配置しており世界主要港と同程度の規模の空間を持つ。

京浜港の施設及び機能については、既存施設の有効活用、機能更新の機会を捉えた新たな開発空間の確保など、将来を見据えた視点により合理的かつ効果的に配置することで、スケールメリットが生かされた効率性の高い空間形成を図っていく。

京浜港は、三港が1つの港として機能を有機的に結合させて、それぞれの強みを最大限発揮しつつ、弱みは相互補完を図ることにより解消していくこととなるが、それは広域港湾ゆえに可能となるものである。

このため、交通基盤の整備など、港内輸送網の充実強化を図り三港を一体化させることが必要不可欠である。

図表 京浜港及び世界主要港データ

	港湾エリアの空間規模及び形状
京浜港	概ね長さ40km、幅8kmの帯状エリア
釜山港	概ね11km×4kmの帯状エリア（北港）及び直径5kmの円状エリア（新港）。（両者の離隔距離；20km）
シンガポール港	概ね長さ24km、幅6kmの帯状エリア
ロッテルダム港	概ね長さ36km、幅10kmの帯状エリア
ハンブルグ港	概ね直径15kmの円状エリア
NY・NJ港	概ね長さ18km、幅7kmの帯状エリア

(京浜港調べ)

## ① 京浜軸の形成

三港が一体となった京浜港は国際水準に到達し、世界の港湾における存在感を増大させることとなる。この広大な港湾空間において多様な機能を十分に発揮し、真の総合港湾として発展していくため、三港の物理的な一体化を図る京浜軸を形成していく。

国道 357 号の整備を促進し、首都高速湾岸線と合わせ京浜港の主要な骨格とする。これにより、京浜港内の輸送時間が短縮されるとともに、市街地への港湾関連交通の流入を減少させることで、環境負荷を低減することができる。

国道 357 号は多摩川や川崎航路などを横断するため、整備には膨大な事業費及び一定期間を要するものと想定されることから、次のような取組みを行っていく。

- ・ 三港間の貨物輸送で湾岸線を利用する場合の高速道路料金の低減について社会実験の実施を視野に入れた検討を進める。
- ・ 国道 357 号では物流交通の円滑化かつ効率化を図るため、時間帯によっては物流専用レーンでの運用も検討していく。

また、三港内の補助的な骨格となる道路網の充実強化も併せて進めていく。

- ・ 東京港 東京港臨海道路（城南島～若洲）、臨港道路（南北線）
- ・ 川崎港 臨港道路東扇島水江町線
- ・ 横浜港 臨港道路第 2 南本牧ふ頭幹線道路、臨港幹線道路

あわせて、京浜港内の海上輸送の充実強化を図ることは、三港の一体化を図る上で効果的であり、道路混雑の緩和、環境負荷低減にも資するものである。

このことから、コンテナバージなどによる三港間の海上輸送の強化をより一層促進する。

## ② 京浜港を支える広域交通ネットワークの形成

京浜軸の形成とともに、京浜港と背後圏とのアクセスを強化する広域交通ネットワークを形成していく。

### ア 広域幹線道路

京浜港と背後圏とのアクセス強化を図るため、第二東名及び 3 環状道路（横浜環状南線、横浜湘南道路及び第二湾岸を含む。）とともに、東名高速に接続する横浜環状北線・北西線、川崎縦貫線についても港湾空間の質を高めるうえで重要であることから整備の促進を図る。

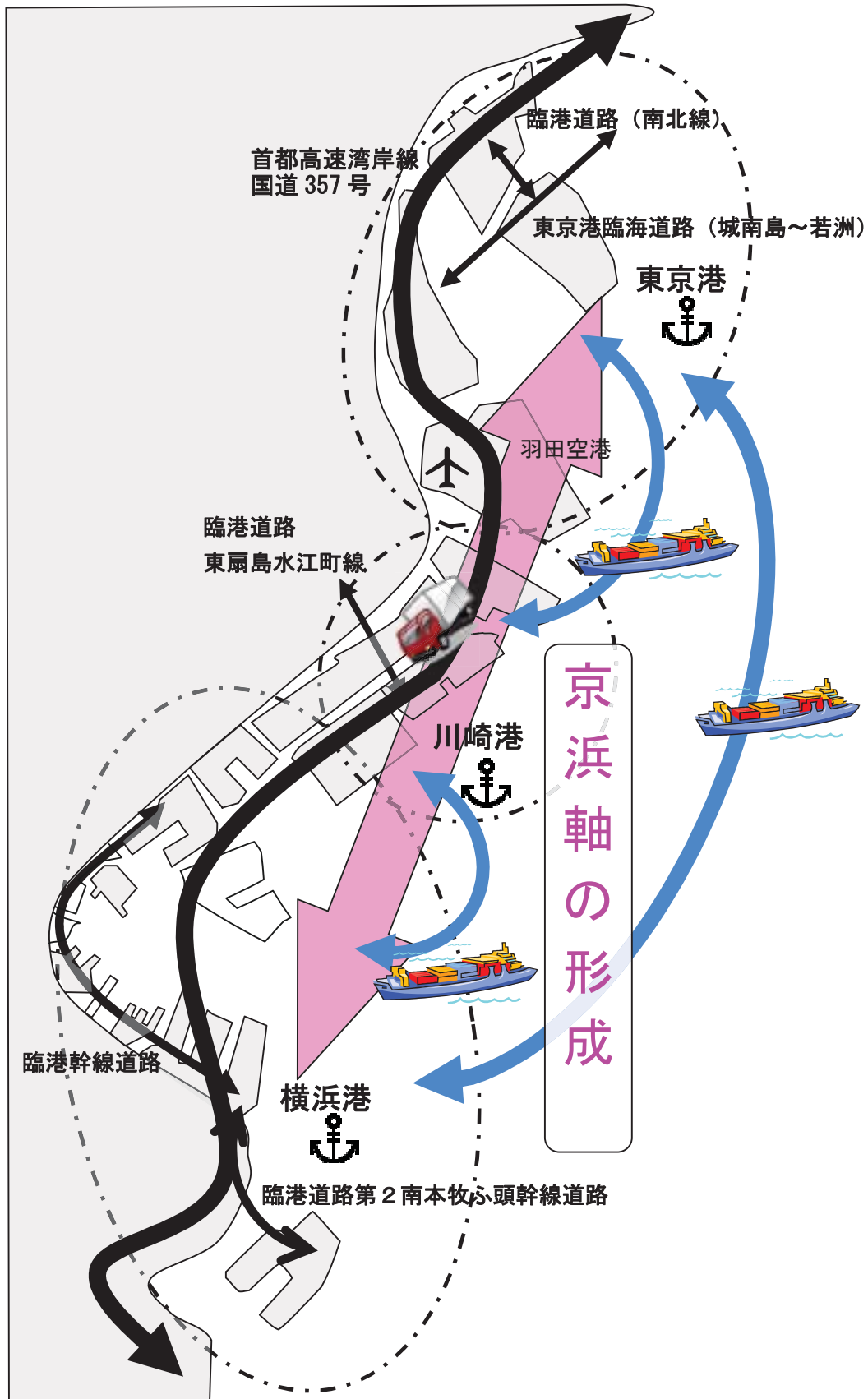
### イ 内航輸送

京浜港が、国内ハブポートとしての役割を果たしていくためには、国内港湾と京浜港を結ぶ内航輸送網の構築を促進することが不可欠であり、環境負荷低減に資することから、その利用促進を図る。

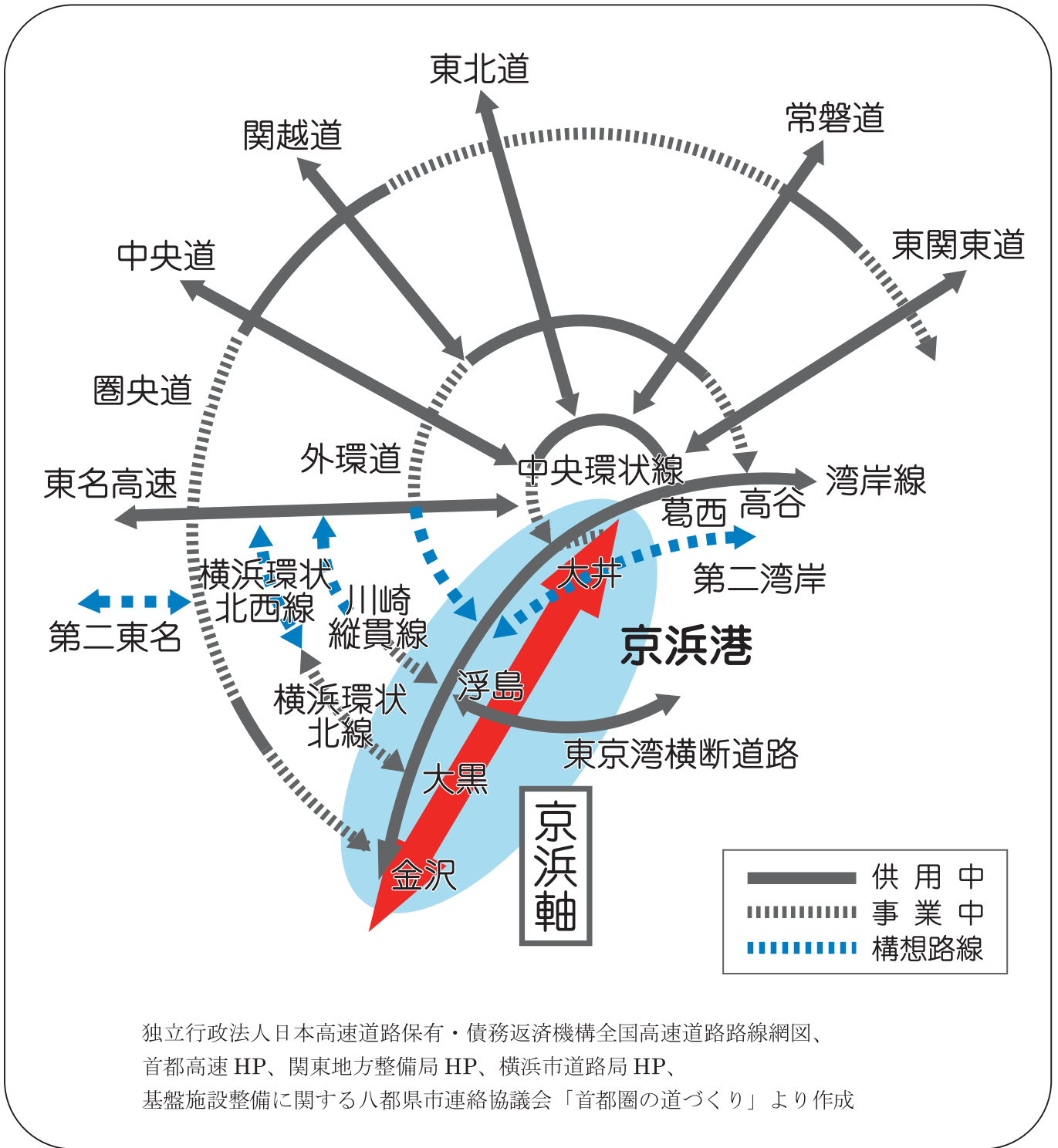
### ウ 鉄道輸送

世界の主要港では鉄道輸送網の拡張・整備がすすめられている。首都圏では東京都品川区にある東京貨物ターミナルが広域鉄道輸送の拠点の 1 つとして位置付けられており、京浜港の強化にも十分活用できるものである。

図表 京浜軸形成の概念図



図表 京浜港を支える広域幹線道路図





### ③ 三港の空間特性

施設及び機能の配置にあたり、三港の留意すべき物理的な空間特性は以下のとおりである。

#### ア 東京港

- ・ 東京湾の湾奥に位置し、港湾区域は荒川河口から多摩川河口に挟まれた範囲である。
- ・ 若洲（15号地）西側に一定規模の水域を有する。現況水深は10m～15m程度である。
- ・ 東京都区部の消費地及び北関東地方等の生産地に近接している。
- ・ 中央環状線及び外環道の完成により北関東、東北方面などの背後圏とのアクセスが一層向上する。
- ・ 2,000m級及び1,500m級の直線バースふ頭を有する。

#### イ 川崎港

- ・ 北側に東京港、南側に横浜港と接する京浜工業地帯の中心に位置する。
- ・ 東扇島及び扇島の前面に相当規模の水域を有する。現況水深は15m～25m程度である。
- ・ 湾岸線及び川崎縦貫線、東京湾横断道路など、高速道路の結節点となっている。
- ・ 川崎縦貫線が完成すれば東名高速と接続されることとなり背後圏とのアクセスが向上する。
- ・ 外貿、内貿ともに、1,500m級の直線在来バースふ頭を有する。

#### ウ 横浜港

- ・ 東京湾の湾口に近接するとともに北側に川崎港、南側に横須賀港に接し京浜工業地帯の一部を形成する。
- ・ 南北の延長が長く港湾区域も広いことから、既存ふ頭の前面等に相当規模の水域を有する。現況水深は15m～30m程度である。
- ・ 神奈川県及び東海地方の生産地及び消費地に近接する。
- ・ 圏央道及び横浜環状北・北西線の完成により東名高速及び中央道と接続され、背後圏とのアクセスが向上する。さらに、第二東名の完成と相まって、東海方面も含め、アクセスのより一層の向上が期待できる。
- ・ 水際線の延長を確保するため、突堤型ふ頭、島式スリップ型ふ頭が主体となっている。

## (2) 施設及び機能の配置の方向性

京浜港は、我が国最大の「総合港湾」として、「エネルギーの供給や生産」、「流通・商業活動」等の多様な要請に、引き続き、応えていく必要がある。

また、京浜港には、多くの港湾施設が高密度に配置され、国内でもトップクラスの充実度を誇っていることから、これらの既存施設を最大限有効活用することが重要である。加えて、将来のさらなる施設需要に対応していくためには、新たな空間開発を視野に入れることが必要となる。

その上で、大規模な広域港湾として、より一層使いやすい港となるよう、港湾施設及び機能を適切に配置していく。

### ① 機能の区分

三港の空間特性を踏まえ、京浜港が担うべき主要な機能の区分を以下のとおりとする。

#### ア 物流機能

コンテナ、ユニットロード、フェリー、在来貨物及び東京国際空港（羽田）の再拡張・国際化等に伴う航空貨物の取扱い(※)、荷捌き、保管、流通加工などに対応する機能とする。

(※)機能配置の対象とするものではないが、航空貨物については、その支援機能を配置の対象とする必要があるため、物流機能で取り扱う。

#### イ エネルギー・生産機能

臨海部におけるエネルギー（電力・ガス・石油精製など）供給や製造・生産（製鉄・造船・機械など）活動に資するため、主として民間の専用埠頭、工場の立地に対応する機能とする。

#### ウ 都市機能

東京の臨海副都心、横浜のみなとみらい21など都市側の要請により相当規模の広がりをもったまちづくり、又は清掃工場、下水処理場など、主として都市施設用地に対応する機能とする。

#### エ 環境機能

緑地等による良好な港湾環境の確保や地球温暖化対策（CO<sub>2</sub>削減）及び海浜や護岸構造等の工夫による水生生物等の生息場所の確保（保全・創出・再生）など海洋環境の形成に資する機能とする。

#### オ 防災機能

基幹的広域防災拠点や耐震強化岸壁の整備、道路橋梁の耐震化による緊急輸送経路の整備、リダンダンシーの確保など、大規模地震災害へ対応する機能とする。

## ② 機能配置の基本的な方向性

機能の区分に基づき、機能配置の基本的な方向性を以下のとおり整理した。

### ア 物流機能

物流機能の基幹施設となる大水深・高規格コンテナバースについては、京浜軸との位置関係を踏まえ、コンテナ船の大型化に対応した所要の水深及び水域かつ広大な用地が確保できる箇所に適正配置する。

コンテナ関連施設はコンテナターミナルに隣接した箇所での配置が望まれるが、用地確保の観点からはオフターミナルでの配置も視野に入れる。

航空貨物関連施設は、東京国際空港（羽田）の再拡張や国際化の進展による新たな需要を視野に入れ、空港の隣接地域等において、物流施設等の配置を検討していく。

それ以外の施設についても適切な配置を検討する。

### イ エネルギー・生産機能

民間事業者の活動の場であり、かつ敷地規模も大きく自由度がないことから、現位置での配置を基本とする。但し、社会経済情勢や産業構造の変化などに伴い移転や縮小などが見込まれる場合は物流機能等への転換を想定する。

### ウ 都市機能

東京の臨海副都心、横浜のみなとみらい21などのまちづくりや、清掃工場、下水処理場など都市施設用地については、周辺の機能に留意し、計画的に配置する。

### エ 環境機能

水と緑のネットワークや風の道、東京湾の海域環境に寄与する観点から、京浜港全体として取り組んでいく。

### オ 防災機能

防災拠点は基幹的広域防災拠点（東京港有明の丘、川崎港東扇島）及び横浜海上防災基地（横浜港新港ふ頭）を配置する。耐震強化岸壁などは、京浜港全体の施設配置を踏まえ、被災地へのアクセスや、被災リスクの軽減などの観点から、適切に配置する。

### (3) 既存施設の有効活用の方向性

京浜港は多様かつ高機能な港湾施設が既に集積しており、それら既存施設の有効活用は最も重要な視点であり、京浜港の更なる機能強化等の検討においては不可欠な要素である。

また、「総合港湾」として多様な機能を有する京浜港における港湾施設の機能強化や利便性向上については、これまでは、各港の限られた空間で検討されていたが、三港が連携し京浜港全体で検討することで、より柔軟な対応が可能となる。

#### ① 物流施設

国際的な港湾間競争が激化し、京浜港の国際的な相対的地位の低下が進む中、流通、商業活動を支える物流施設については、物流動向や産業構造の変化等により、利用頻度が低い施設が現れているとともに、施設の老朽化・機能の陳腐化も進行している。このため、物流施設の機能強化や利便性の向上など三港が連携して取り組んでいくことが求められている。

このため京浜港の物流施設については、現在十分にその機能を発揮し、健全である施設は、今後基本的にその機能を継続することとしながらも、ア 補強や改良等により機能を強化する施設、イ 利用・機能の転換を図る施設に大別した。

#### ア 機能強化

現在の施設において、十分にその機能を発揮するものの、効果的な投資により更に機能強化できるものについては、既存施設の機能強化を検討する。

または、ある程度の稼働率があるものの、施設の老朽化や陳腐化が進みつつある施設については、費用対効果を検証のうえ補強や改良することで施設の健全化を図り機能を強化する。

例えば、大型船への対応策として、新たな大水深岸壁を整備することに比較し、既存施設の補強及び浚渫により対応する場合などが考えられる。

#### <現状での例>

- ・ 大井及び青海コンテナふ頭や 10 号地その 2 ふ頭において、船舶の大型化への対応として岸壁の増深やふ頭機能の強化を進める。(東京港)
- ・ 千鳥町地区はバルク系貨物の拠点地区として、東扇島地区は外内貿コンテナや完成自動車等に対応した拠点地区として機能分担を図る。(川崎港)
- ・ 千鳥町地区公共ふ頭は、港湾施設(岸壁、上屋、倉庫、荷捌き地等)の老朽化及び陳腐化により荷役効率が低下しているため、ふ頭全体の再整備を進める。(川崎港)
- ・ 本牧ふ頭では、BC突堤の再編整備を進めるとともに、用地需要に応えるためD突堤全体の拡幅も視野に検討を進める。(横浜港)
- ・ 大黒ふ頭では、活性化を図るため、ふ頭全体の再編整備を進める。(横浜港)

## イ 利用・機能転換

稼働率の低い施設については、京浜港全体を視野に物流施設の統廃合などにより物流機能の中で利用転換を行う。

例えば、岸壁背後に十分なスペースを確保できず利用頻度が低下している岸壁やその背後については、荷捌き地やバンプール、シャーシプール等オフドック機能用地や倉庫機能への利用転換も考えられる。

また、立地上、都市機能や他の機能への転換の要請がある施設については、機能自体を転換していくことも考えられる。

### <現状での例>

- ・ 利用の低下している港湾施設については、他機能への転換も含め、より利用効率の高い用途について検討を進めていく。(東京港)
- ・ 本牧ふ頭A突堤は湾岸線及び国道 357 号により土地利用に制約があることから、道路整備を踏まえた土地利用の検討を進める。(横浜港)
- ・ 山下ふ頭では、岸壁の稼働率が低下していること、ふ頭内の上屋・倉庫の多くが老朽化していることなどから、都市機能への転換を検討する。(横浜港)

なお、機能強化や利用・機能転換にあたっては、三港の連携による京浜港全体を見据えた適切な施設配置を検討するとともに、既存施設の所有者及び利用者等関係機関との調整などに十分配慮して実施していく。

## ② エネルギー・生産施設

エネルギー施設は、首都圏の住民生活・産業活動を支える重要な役割であり、引き続きその役割を担っていくものと考えられる。また、多くの施設が民間事業者の活動の場であり、かつ敷地規模も大きいことから、配置に自由度も低い現状も踏まえ、基本的には、既存施設の維持あるいは強化により有効活用していく。

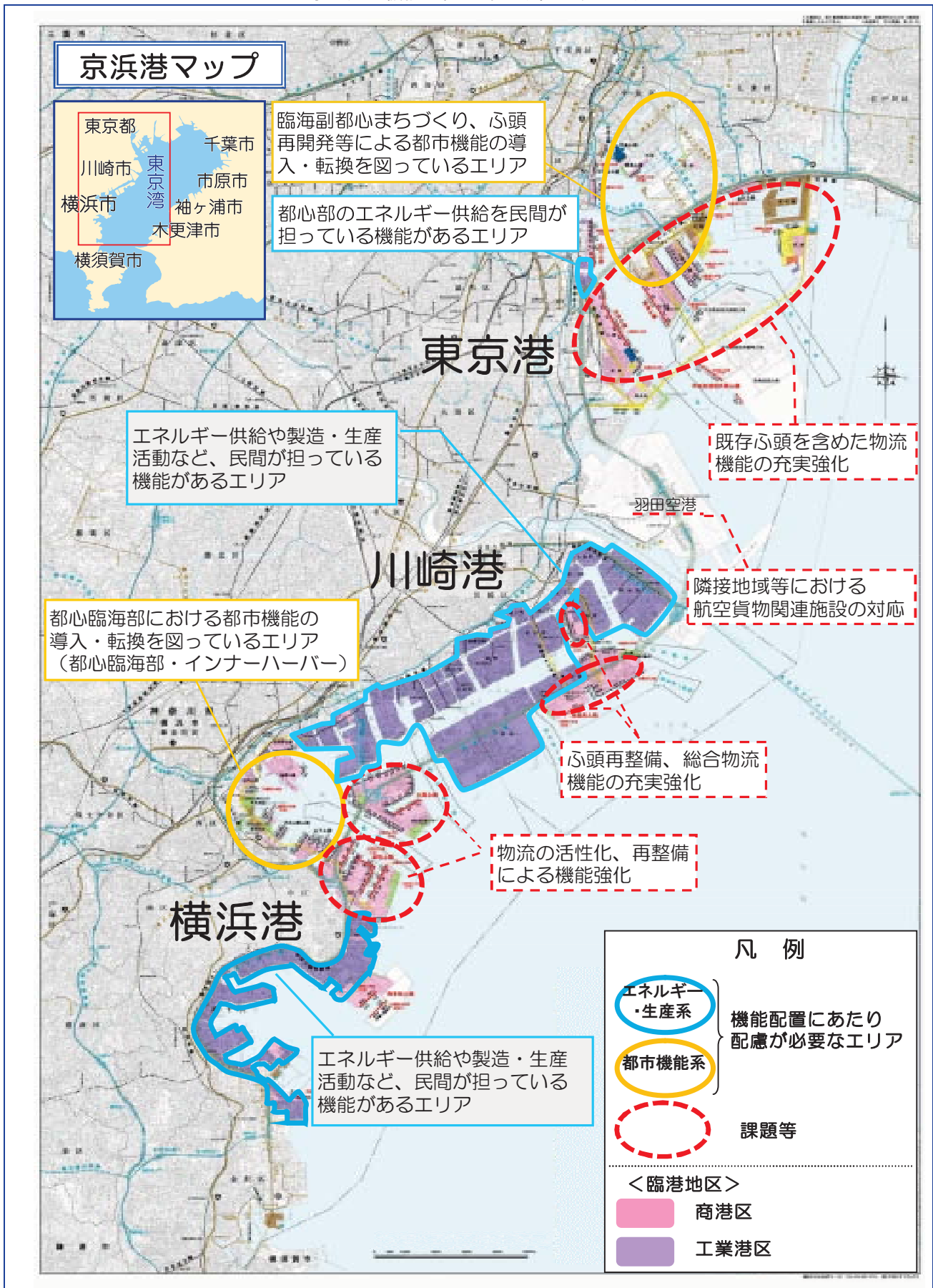
そのため、将来の船舶の大型化への対応や予防保全、環境対策等については、補強などにより既存施設のより一層の有効活用を図っていく。

一方、生産施設は、京浜臨海部や横浜港の磯子地区などに多数立地しており、首都圏の生産拠点の一つとして、地域の雇用や経済を支えており、これまでと同様に機能を継続することが地域の活性化においては望ましい面もある。

しかし、将来的には産業構造の変化等に伴い、工場の移転、または規模縮小などが想定されることから、今後、それらに合わせた既存施設の利用転換が考えられる。

図表 京浜港現況機能配置図

<京浜港の機能配置にあたり留意すべき点>



#### (4) 新たな開発空間確保の方向性

京浜港として適切な施設配置を行っていく上で、施設規模が不十分である機能や新たな要請に対応するため、三港が連携し、京浜港の背後圏、地理的特性などを整理しながら効率的な開発空間を創出していく。

##### <新たな開発空間の創出方法>

- ・ **機能更新の機会を捉えた空間の創出**

京浜港の主要なふ頭は、整備後40年以上が経過し更新時期を迎えているものが多い。これらの施設の整備状況や活用状況等を踏まえ、利用または機能の転換による新たな開発空間を創出する。

- ・ **将来的なエネルギー・生産施設等の移転、規模縮小等の機会を捉えた空間の創出**

将来的な産業構造の変化等に伴い、工場の移転、または規模縮小などが想定されることから、これらの大規模な土地利用転換により新たな空間を確保していく。

- ・ **京浜港の前面海域の埋立等による創出**

上記2つの空間の創出方法のほか、必要とする機能を配置していくためには、新たな海域の埋立てや海面処分用地の活用により、新たな空間を確保していく。

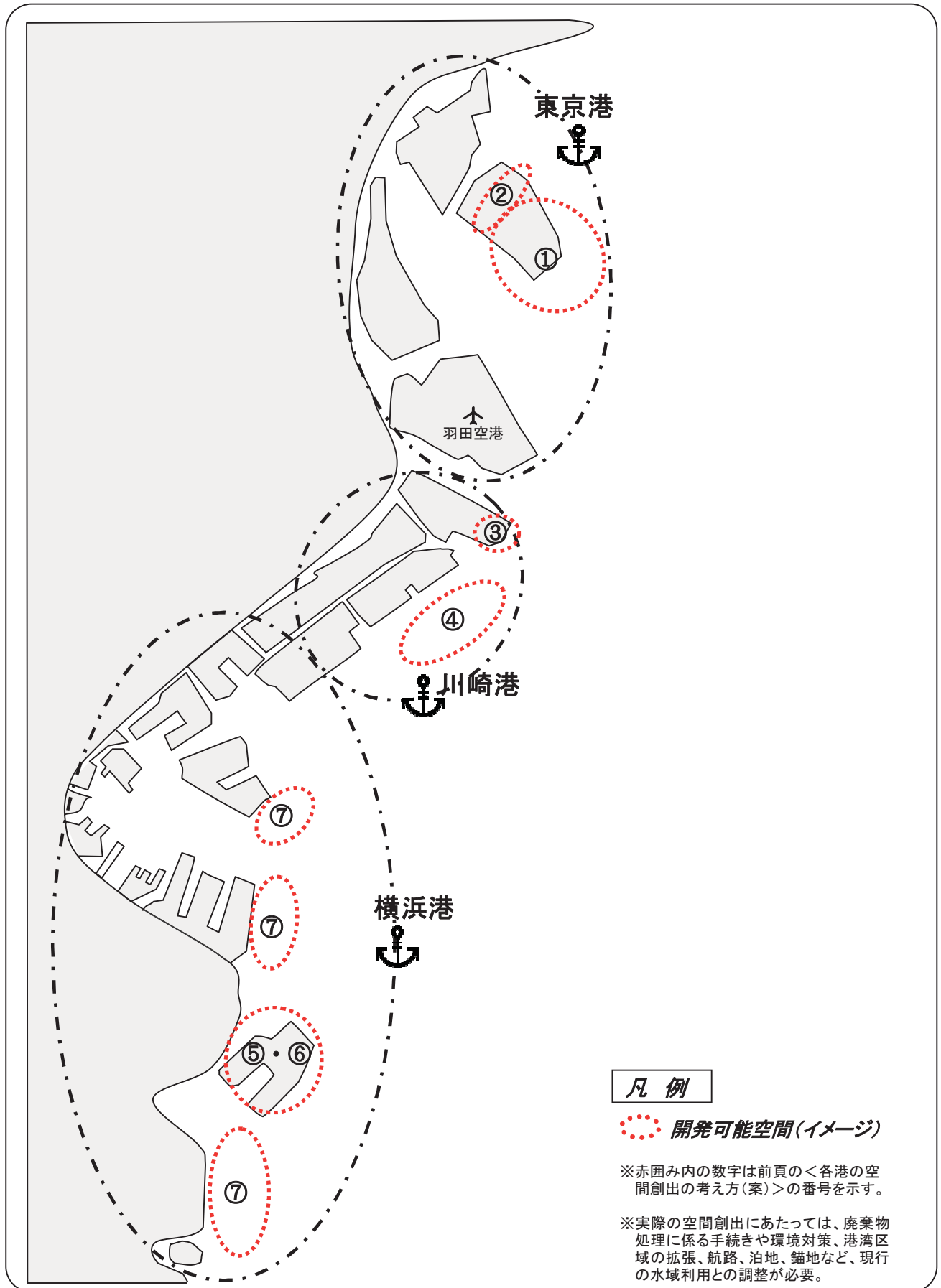
##### <各港の空間創出の考え方(案)>

- ① 新海面処分場埋立地などについて、長期的な需要等を踏まえ、利用方法を検討する。(東京港)
- ② 中央防波堤地区において、増大するコンテナ取扱貨物量やコンテナ船の大型化に対応するための大水深岸壁(-16.5m)、ふ頭用地及び港湾関連用地などを確保するため、長期的な視点に立ち土地利用を検討する。(東京港)
- ③ 海面処分用地などについて、長期的な視点に立ち土地利用を検討する。(川崎港)
- ④ 長期の需要への対応として東扇島沖合いの展開の可能性を検討する。(川崎港)
- ⑤ 南本牧ふ頭地区において、増大するコンテナ取扱貨物量やコンテナ船の大型化に対応するための大水深岸壁(-16m~)、ふ頭用地及び港湾関連用地などを確保するための土地造成を引き続き推進する。(横浜港)
- ⑥ 海面処分用地などについて、長期的な視点に立ち土地利用を検討する。(横浜港)
- ⑦ 長期的な観点からのコンテナ船の超大型化及び、需要への対応として、大水深かつ長大バースの整備を図るため、新たなエリアも視野に入れた港湾開発の可能性を検討する。(横浜港)

なお、実際の空間創出にあたっては、廃棄物処理に係る手続きや環境対策、港湾区域の拡張、航路、泊地、錨地など現行の水域利用との調整等、中・長期的視点で取り組む必要がある。

図表 新たな開発空間確保の方向性

<各港の空間創出の考え方(案)のイメージ>





## (5) 今後の進め方

本ビジョンでは、京浜港として必要な機能面を主体とした観点から、施設及び機能の配置の方向性を検討した。これを踏まえ、個々の施設配置に関する課題等について、法定協議会である「京浜港連携協議会」の場において、さらに検討を重ね、各港の港湾計画の基本となる「京浜港の総合的な計画」を策定する。

そのためには、今後の船舶の大型化や取扱貨物の動向及び、利用者等からの意見・要望等を踏まえ、将来における取扱貨物量の想定を行い、さらに、施策「ターゲットⅠ・Ⅱ・Ⅲ」の設定貨物量を加味し、各施設の利用状況、取扱能力等を検証、分析することにより、京浜港に必要な施設の規模を想定していく。

そのうえで、物流機能を中心に、エネルギー・生産、都市、環境、防災などの京浜港及び住民生活を支える港湾機能・施設について、既存施設を最大限に活用するとともに、必要に応じた新たな施設を加えた機能及び施設の配置の検討を行う。

### <各港の現行の港湾計画（抜粋）>

	東京港	川崎港	横浜港
目標年次	平成 20 年代後半	平成 20 年代前半	平成 20 年代後半
総貨物量（万トン）	10,600	9,977	15,070
外貨貨物量（万トン）	6,130	5,568	10,140
うちコンテナ貨物量 （万トン） （下段：個数 千 TEU）	5,690 (5,200)	464 (312)	6,190 (4,000)
内貨貨物量（万トン）	4,470	4,409	4,930
旅客施設利用者（千人）	6,800	100	1,000

### 3 【基本戦略Ⅲ】 広域的な課題への的確な対応

地球温暖化への対応（CO<sub>2</sub>削減等）などの環境対策や、大規模災害への対応など、広域的な課題に対しては、各自治体や国の取組みと連携を図りながら、より高い効果を得られるよう、三港が相互に補完し合うなど、一体的な運営を推進し、効率的な取組みを行っていく。

また港湾における広域的な課題への取組みが、住民生活にも大きな影響・効果をもたらすため、迅速かつ確実な対応を行っていく。

#### (1) 地球温暖化防止対策・水質改善等の自然環境再生（環境対策）

##### ① 温室効果ガスの削減

##### ア グリーン物流等環境に配慮した輸送形態の推進

内航船や鉄道等、環境負荷の小さい物流体系である「グリーン物流」やトラックによる効率的な輸送システム構築などを推進するため、優遇策の導入等について検討していく。

##### イ 環境に配慮したターミナル運営等の推進

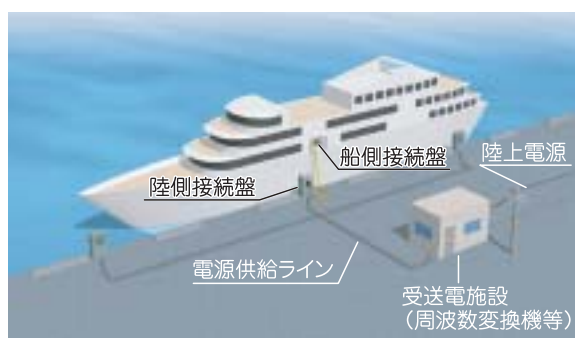
環境に配慮した荷役機械の導入（ハイブリッドトランスファークレーンやヤード内トラクターへの有害物質除去装置の設置等）や、入港船舶への航行速度減速規制など、欧米諸港で先進的に取り組まれている事例を参考に、環境負荷低減に配慮した取組みを推進すべく優遇策を検討していく。

##### ウ 陸上電力供給設備の導入

港湾機能と都市機能が近接する京浜港においては、停泊中の船舶から排出されるNO<sub>x</sub>やSO<sub>x</sub>等の大気汚染物質やCO<sub>2</sub>等の地球温暖化物質といった船舶排ガスの削減など大気環境負担軽減への取組みが急務となっている。

船舶は停泊中であっても、船内で必要な電気を補助発電機を動かすことで得ており、その結果船舶排ガスが発生している。現在船内の補助発電機を停止し、陸上から電力を供給する方式の導入が推進されつつあり、京浜港においては一部の小型船舶等を対象とした陸電設備が設置されている。また、東京港日の出ふ頭にはレストランシップ等を対象にした陸電設備の設置が予定されている。今後も、船舶排ガスによる環境負荷の軽減に向けた取組みを進めていく。

【参考】 東京港陸上電力供給設備イメージ



## エ 緑化等の推進

これまでに各自治体において取り組んできた緑地の保全、建物の屋上・壁面や敷地の緑化の推進、海浜の整備等について、京浜港においても一層の取り組みを進め、自然環境の保全、再生を図っていく。

【参考】横浜港大さん橋国際客船ターミナル<屋上緑化の事例>



資料) 大さん橋プロジェクト

## オ 関係法令・規制等への対応

### ア) 改正省エネ法等への対応

エネルギー資源の大部分を海外に依存している我が国において、燃料資源の有効利用を図り、国民経済の負担増を緩和することや、近年のエネルギー消費傾向に鑑み、産業部門の向上だけでなく、業務・家庭といった民生部門においてもエネルギー使用の合理化を一層推進するため、改正省エネ法（エネルギーの使用の合理化に関する法律）が制定された。京浜港が一体となって、改正省エネ法等の法令への対応に取り組んでいく。

### イ) 温室効果ガス排出規制への対応

温室効果ガスの削減が世界的な潮流となる中で、海外主要港における取組事例を参考にしながら、国政等の動向も見据え、京浜港として温室効果ガス排出規制への対応を検討していく。

また、温室効果ガス削減のための積極的な取組みの評価や誘導策など、効果的な省エネ推進の仕組みづくりを行っていく。

## ② 水質の浄化

### ア 海域の汚濁負荷の削減

清掃船による海面を漂う浮遊ゴミの全面的な回収作業や、赤潮回収技術の開発など、港内における水質の改善を図るための施策について、三港共同で検討を行い、効率的な取組みを実施していく。

### イ 海域の浄化能力の向上

生物付着を促進する港湾構造物等の整備、底生生物等の生息場の創出を目指した緩傾斜護岸への改修等の推進を図る。

## ウ 小型船舶等に対するし尿排出対策

港湾施設等におけるし尿回収設備の整備など、小型船舶等からのし尿排出抑制対策を検討していく。

## ③ 自然再生エネルギーの活用

環境省の補助制度等を活用しながら、京浜港の港湾施設において計画的に、太陽光発電施設や風力・波力のエネルギー活用施設等を導入していくための検討を進めるとともに、港湾事業者が、再生可能エネルギーを普及するための仕組みの構築を進める。

【参考】川崎市に建設予定の太陽光発電施設



資料) 川崎市環境局

【参考】横浜市風力発電「ハマウイング」



資料) 横浜市環境創造局

## ④ 広域的な静脈物流システムの構築

### ア 総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）としての取組み

天然資源に乏しい日本にとって、廃棄物の国内でのリサイクルは重要な課題であり、特に、我が国最大の生産拠点であると同時に、最大の消費地である首都圏を背後圏とする京浜港が果たすべき役割は大きい。東京港及び川崎港は、既にリサイクルポートとしての指定を受けているが、今後とも、京浜港全体で循環資源の有効活用を図っていくとともに、広域的な静脈物流への取組みについて検討していく。

### イ 建設発生土の着実な処理

公共事業等により発生する建設発生土は、首都圏での公共事業等において有効利用され、また海面における埋立用材として活用されるほか、海面処分場へ最終処分されている。

一方、地方港湾における埋立需要に応じ、三港より埋立用材としての建設発生土を提供するなどの広域利用も進められている。

今後とも、京浜港において新たな海面処分場の確保が厳しい状況であることを踏まえ、公共事業等における相互利用や埋立事業への有効活用とともに、広域的、計画的な利活用についてさらに検討していく。

## (2) 防災対応

### ① 大規模災害対策

大規模災害発生時に、市民生活と経済活動を可能な限り維持するために海上貨物を安定的に取り扱うことが出来るような体制を構築する必要がある。そのため、京浜港が、港湾施設や海岸保全施設の計画的な耐震強化を進めていくとともに、国や関係行政機関、民間事業者と連携を図りながら、京浜港の港湾 BCP について検討を進め、港湾機能を確保していくための協力体制等を充実・強化していく。

さらに、既存の災害時における相互協定を強化すること等により、海上貨物のみならず、臨海部で働く住民の緊急輸送などについても、効果的な体制を整えていく。

### ② 風水害対策

台風や高潮などの風水害による被害を最小限にとどめるために、京浜港が共同で、未然の予防体制の構築や、応急対策及び復旧・復興対策に係る検討を進めていく。大規模災害対策と同様に、国や関係行政機関、民間事業者と連携を図り、海上貨物を安定的に取り扱っていくための体制を強化していく。

## (3) 危機管理対応

### ① 密輸密入国対策

世界を代表する国際貿易港である京浜港が、密輸・密入国等の対策について、各港において関係機関・団体等により設置されている保安関係組織（各港の保安委員会等）とタイアップを図りながら、強化していく。

また、改正 SOLAS 条約を担保するために制定された「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」に対応した港湾保安対策を京浜港のみならず、東京湾として引き続き一体的に実施していく。

【参考】保安訓練の様子



#### 【保安体制】

＜施設整備＞フェンス、監視カメラ類、保安照明、監視情報システムの整備等

＜保安計画＞

埠頭・水域保安規程の策定

＜体制整備＞

保安訓練や研修の実施、連絡・協力体制の整備 等

#### 【SOLAS 対象施設（必要な保安確保を行わなければならない施設）】

- ・ 国際航海船舶である旅客船が年間1回以上寄港する施設
  - ・ もしくは上記以外の国際航海船舶が年間12回以上寄港する施設
- ⇒ 上記2点の基準により、京浜港における主要埠頭のほぼ全ての施設が、SOLAS 対象施設となっている。

#### ② 感染症対策

新型インフルエンザなどの感染症の流行や病害虫の大量発生は、住民生活にも多大な影響を及ぼすことが懸念されている。住民の健康被害を最小限にとどめ、社会・経済機能を維持するため、ウィルスや病害虫の国内進入をできるだけ防ぐことが必要とされ、そのためには、水際での対策が重要である。

京浜港として、国や関係行政機関、民間事業者と連携を図りながら、危機管理体制を強化し、住民生活の安全を確保していく。

#### (4) 今後の進め方

本ビジョンでは、広域的な課題について、対応の方向性等を提示した。

今後は、京浜港連携協議会において更なる検討を進め、各自治体や国の取組みと連携を図りながら、各課題についての的確な対応を行っていくこととする。

## 4 【基本戦略Ⅳ】京浜港の一体的な経営の推進

海外主要港においては、港湾の管理運営主体が、行政組織からの財政面や執行面において独立する事例や、運営組織の株式会社化など、港湾経営を民営化する事例が主流となりつつあり、いわゆる公設民営が港湾管理の効率的な運営のモデルケースの一つともいえる。

こうした中、京浜港が、世界の主要港と伍していくためには、国内外の事例を調査分析の上、管理運営の一体化による効率化や機動性の高い運営体制の構築を図っていく必要がある。

当面は、実質的一港化を進めつつ、将来のポートオーソリティの設立を視野に入れた取組みを実施していく。

### (1) 実質的な一港化の推進

#### ① 法定協議会の設置

京浜港の一体的な経営を実現していくため、港湾計画の実質的一本化を目指し、平成23年度を目途に各港の港湾計画の基本となる「京浜港の総合的な計画」を策定していく。

この計画の策定及び京浜港の一体的な経営に関する検討、調整を行う三港の協議の場をより確実なものとするため、地方自治法に基づく協議会(京浜港連携協議会)を2009年12月に設置した。

#### ② 公社・会社の連携の強化

東京港と横浜港においては、東京港埠頭株式会社と財団法人横浜港埠頭公社が設置されている。両者は、設立時点では、利用者からの施設の専用使用の要請にこたえることを基本とし、公共港湾施設の管理運営を港湾管理者と役割分担しながら行ってきたが、近年は、ユーザー窓口の一本化、公共と会社・公社施設の管理運営のスケールメリットを生かした効率化や柔軟な運営等の観点から、会社・公社による外貿コンテナターミナルの一元管理を開始したところである。引き続き、内貿バースや在来ふ頭についてもより一層の効率的な港湾運営を目指し、一元管理を視野に入れた検討を行っていく。

このように、両者は、それぞれの港において港湾の管理運営に大きな役割を果たしているため、両者の連携強化についても京浜港全体の一体化の大きなポイントとなる。

こうしたことから、法定協議会と並行して両者と川崎港(オブザーバー)による京浜港事業提携委員会を設置し、「情報・ノウハウの交換」、「共同事業の実施」、「人材の確保・育成・交流」、「資材等の共同調達」の4項目を中心とした連携の強化に取り組んでいく。

#### ③ 人材の育成・確保、人事交流等

港湾の管理運営にあたって、現行の地方自治体を主体としたしくみにおいては、全庁的な人事異動もあり、海運や港湾に関する知識や港湾の管理運営のノウハウの蓄積が難しく、専門人材の確保が課題となっている。

一体的な港湾経営に向け、人事交流の拡大、共同研修の実施などの取組みによる専門性の向上、広い視野を持った人材の育成について連携していく。

## (2) ポートオーソリティを視野に入れた検討

### ① 国内における港湾管理体制の事例の検証

#### ○ 港湾管理者

日本の港湾においては、港務局、一部事務組合、普通地方公共団体のいずれかが管理者となっている。

現在、港務局が設立されている港は新居浜港のみであり、複数の地方公共団体が共同して一部事務組合を作っているのは、全国で6港であり、それ以外は普通地方公共団体が港湾管理者となっている。

#### ア 港務局（新居浜港：新居浜港務局）

港務局の港湾管理者としての業務内容は、港湾法第12条において規定されており、港湾計画の作成、港湾区域及び港湾施設の整備・維持・運営、入港届の受理、港湾利用に対する役務の提供、港湾利用料金や入港料等の料金表の作成・公表などとなっている。

#### ア) 財務状況

港湾法第30条では、港務局に独自の起債権を与えているものの、総務省は起債を認めていない。新居浜港務局は、新居浜市が起債枠にしたがって地方債で調達した資金を負担金として受け入れている。

なお、港湾法第29条では港務局の財務原則について、「港務局がその業務を行うために要する経費（港湾工事に要する経費を除く。）は、その管理する港湾施設等の使用料及び賃貸料<中略>その他港湾の管理運営に伴う収入をもって、賄わなければならない。」と規定している。

#### イ) 組織構成

港湾法第16条では、港務局の施策を決定する委員会の委員数を7人以内とし、港務局を組織する地方公共団体の数が3を超える場合には11人の委員で組織することとなっている。

新居浜港務局の委員構成は、新居浜市副市長、市議会議員、愛媛県庁職員、旧管理者である民間事業者が推薦する2名、荷主代表2名となっている。

#### イ 一部事務組合

一部事務組合は、港湾法第33条に基づいた港湾管理者であり、地方自治法第284条に基づく一部事務組合としての特別地方公共団体である。一部事務組合が港湾管理者となっている港湾は、全国で6港（苫小牧港、石狩湾新港、名古屋港、四日市港、境港、那覇港）である。

一部事務組合の業務範囲は、港務局と同様に港湾法第12条において規定されている、港湾計画の作成、港湾区域及び港湾施設の整備・維持・運営、入港届の受理、港湾利用に対する役務の提供、港湾利用料金や入港料等の料金表の作成・公表などとなっている。



## 7) 苫小牧港管理組合の概要

### 1) 設立の経緯

苫小牧港の管理体制は、当初は苫小牧市単独により行われていた。しかし、苫小牧港が工業港として発展し、利用が促進されるとともに開発が進展する中、苫小牧市単独での管理・運営の負担が増大してきたことから、適正かつ能率的な港湾の管理運営を目的として、1965年に北海道と苫小牧市で構成される苫小牧港管理組合が設立された。

### 2) 組織構成

組織は、管理者（執行機関）と議会（議決機関）から構成されており、管理者は北海道知事又は苫小牧市長となっており、2年の任期となっている。

苫小牧港管理組合議会の定員は、10名となっており、構成は北海道議会議員5名、苫小牧市議会議員5名となっている。

苫小牧港管理組合の職員定数は条例上61名であり、2009（平成21）年度における内訳は、配置定数の約3分の1が固有職員、約3分の2は北海道及び苫小牧市からの派遣職員となっている。

### 3) 財務状況

平成21年度予算は、8,175百万円となっており、内訳は一般会計5,875百万円、特別会計2,300百万円となっている。

一般会計の内訳は、北海道及び苫小牧市による分担金及び負担金は57%にあたる3,328百万円となっており、使用料及び手数料は14%にあたる805百万円となっている。

### 4) 自治体からの負担等の現状

港湾整備における自治体からの負担については、西港と東港で割合が規定されており、西港の場合、北海道と苫小牧市がそれぞれ2分の1ずつ、東港の場合、北海道が3分の2、苫小牧市が3分の1と規定されている。

## 4) 石狩湾新港管理組合の概要

### 1) 設立の経緯

石狩湾新港の管理については、当初は北海道、小樽市、石狩町（現、石狩市）で管理組合を発足させて共同管理する予定であったが、管理組合の発足が遅れたため暫定措置として北海道単独での管理体制となった。

その後、1973年に重要港湾に指定され、国直轄での整備が開始されるとともに、1978年、港湾区域に地先水面を有する小樽市と石狩町が管理に加わることになったため、北海道との三者による石狩湾新港管理組合を設立し、港湾管理を行うこととなった。

### 2) 組織構成

石狩湾新港管理組合は、北海道、小樽市、石狩市により構成されている。組織は、管理者（執行機関）と議会（議決機関）から構成されており、管理者は組織団体の長（北海道知事、小樽市長、石狩市長）のうち、互選により選出される。任期は4年となっている。

石狩湾新港管理組合議会の定員は、12名となっており、構成は北海道議会議員6名、小樽市議会議員3名、石狩市議会議員3名となっている。

石狩湾新港管理組合の職員定数は26名であり、現職員数は、約半数が

石狩市からの派遣職員、残りの半数が北海道及び小樽市からの派遣職員となっている。

### 3) 財務状況

平成 21 年度予算は、4,059 百万円となっており、内訳は一般会計 2,890 百万円、特別会計 1,169 百万円となっている。

一般会計の内訳は、北海道、小樽市、石狩市による負担金は 81%にあたる 2,348 百万円となっており、他の管理組合と比較して高い割合を占めている。また、使用料及び手数料は 2%にあたる 55 百万円となっている。

### 4) 自治体からの負担等の現状

港湾整備における自治体からの負担については、北海道が 6 分の 4、小樽市及び石狩市がそれぞれ 6 分の 1 と規定されている。

## ウ) 名古屋港管理組合の概要

### 1) 設立の経緯

名古屋港は、明治以来愛知県により建設及び管理運営が進められてきたが、1947 年に名古屋市長から愛知県知事及び愛知県議会議長に対して移管の陳情書が提出され、1950 年に名古屋港を愛知県と名古屋市で共同で管理・運営することが愛知県議会と名古屋市議会の双方にて承認された。

その後、愛知県と名古屋市の両議会合同による名古屋港協議会が設置され、1951 年に名古屋港管理組合が設置された。

### 2) 組織構成

組織は、管理者（執行機関）と議会（議決機関）から構成されており、管理者は愛知県知事と名古屋市長が 2 年交代で就任している。

名古屋港管理組合議会の定員は、30 名となっており、構成は愛知県議会議員 15 名、名古屋市議会議員 15 名となっている。

名古屋港管理組合の職員定数は条例上 625 名であり、現職員数のほぼ 100%が固有職員で構成されている。

### 3) 財務状況

平成 21 年度予算は、40,594 百万円となっており、内訳は一般会計 33,860 百万円、特別会計 283 百万円となっている。

一般会計の内訳は、愛知県及び名古屋市による負担金は 26%にあたる 8,956 百万円となっており、使用料・手数料は 19%にあたる 6,272 百万円となっている。

### 4) 自治体からの負担等の現状

港湾整備における自治体からの負担については、愛知県と名古屋市がそれぞれ 100 分の 50 と規定されている。

## エ) 四日市港管理組合の概要

### 1) 設立の経緯

四日市港は、当初は三重県単独での管理体制であったが、四日市市から共同管理の要望が出され、1966 年に管理組合が設立され、三重県と四日市市による共同管理の体制が構築された。

### 2) 組織構成

組織は、管理者（執行機関）と議会（議決機関）から構成されている。

管理者は三重県知事が行い、副管理者は四日市市長と常勤の2名が行っている。

四日市港管理組合議会の定員は、9名となっており、構成は三重県議会議員5名、四日市市議会議員4名となっている。

四日市港管理組合の職員定数は条例上138名であり、2009（平成21）年度における内訳は、配置定数の約4分の1が固有職員、約4分の3は三重県及び四日市市からの派遣職員となっている。

### 3) 財務状況

平成21年度予算は、10,150百万円となっており、内訳は一般会計6,093百万円、特別会計4,056百万円となっている。

一般会計の内訳は、三重県及び四日市市による負担金は59%にあたる3,599百万円となっており、一般会計の約6割が負担金により構成されている。また、使用料・手数料は10%にあたる626百万円となっている。

### 4) 自治体からの負担等の現状

港湾整備における自治体からの負担については、三重県が100分の55.6、四日市市が100分の44.4と規定されている。

## カ) 境港管理組合の概要

### 1) 設立の経緯

鳥取、島根両県の県境に位置していることから、1958年に鳥取県・島根県が両県協定により境港管理組合を設立し、境港の港湾管理者となった。

### 2) 組織構成

組織は、管理者（執行機関）と議会（議決機関）から構成されている。管理者は、執行機関である管理委員会の委員長である鳥取県知事が行い、副管理者は管理委員会の副委員長である島根県知事若しくは島根県知事が指名する者が行っている。

境港管理組合議会の定員は、7名となっており、構成は鳥取県議会議員4名、島根県議会議員3名となっている。

境港管理組合の職員定数は条例上56名であり、2009（平成21）年度における内訳は、配置定数のうち1名が固有職員で、残りの約3分の2が島根県からの派遣職員、約3分の1が鳥取県からの派遣職員となっている。

### 3) 財務状況

平成21年度予算は、3,644百万円となっており、内訳は一般会計2,911百万円、特別会計732百万円となっている。

一般会計の内訳は、鳥取県及び島根県による負担金は83%にあたる2,404百万円となっており、使用料・手数料は約9%にあたる316百万円となっている。

### 4) 自治体からの負担等の現状

港湾整備における自治体からの負担については、鳥取県と島根県がそれぞれ100分の50と規定されている。ただし、1県のみにも属する施設の工事費用は当該県が負担することと規定されている。

## か) 那覇港管理組合の概要

### 1) 設立の経緯

2002年に沖縄県、那覇市及び浦添市の三自治体で那覇港管理組合が設立された。

### 2) 組織構成

組織は、管理者（執行機関）と議会（議決機関）から構成されている。管理者は、構成団体の長（沖縄県知事、那覇市長、浦添市長）の互選により選出され、任期は組織団体の長の任期と同じに規定されている。副管理者は3名とされており、うち2名の非常勤には、管理者の属する組織団体以外の組織団体の副知事または副市長、常勤は各構成団体の長の共同推薦者について議会の同意を得て決定されている。

那覇港管理組合議会の定員は、10名となっており、構成は沖縄県議会議員5名、那覇市議会議員3名、浦添市議会議員2名となっている。

那覇港管理組合の職員定数は59名であり、現職員数は、約6割が沖縄県からの派遣職員、約3割が那覇市からの派遣職員、約1割が浦添市からの派遣職員となっている。

### 3) 財務状況

平成21年度予算は、6,029百万円となっており、内訳は一般会計4,220百万円、特別会計1,809百万円となっている。

一般会計の内訳としては、沖縄県、那覇市、浦添市による負担金が、43.8%にあたる1,851百万円となっており、使用料・手数料は20%にあたる846百万円となっている。

### 4) 自治体からの負担等の現状

港湾整備における自治体からの負担については、沖縄県が10分の6、那覇市が10分の3、浦添市が10分の1と規定されている。ただし、浦添ふ頭北緑地及び浦添ふ頭東緑地の整備に関しては、沖縄県が10分の8、浦添市が10分の2と規定されている。

② 海外におけるポートオーソリティの事例の検証

ア ニューヨーク港・ニュージャージー港

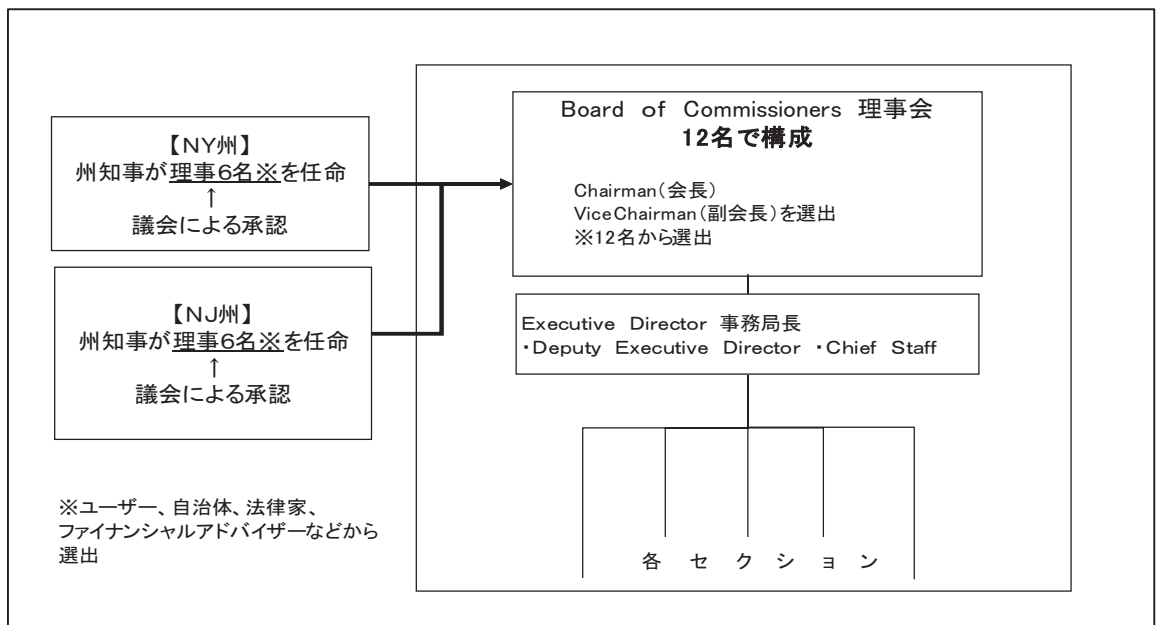
ア) 組織体制

1) 発足の経緯

ニューヨーク州及びニュージャージー州にまたがる水利権を調整するため、両州にまたがるポートオーソリティとして、連邦政府の同意を得て、1921年に設立された。

なお、港域の設定及びポートオーソリティ設立については、両州の協定である「Port Compact of 1921」に拠る。

2) 組織図



イ) 事業内容

- ・ 港湾事業（6つの主要マリンターミナル 70バース）
- ・ 空港事業（JFK国際空港、ニューアークリバティ国際空港など）
- ・ 首都圏交通事業（トンネル、橋、高架鉄道など）
- ・ 地域経済開発事業（テレポート、工業団地）
- ・ 警察権限等

ウ) 財務状況

事業別売上（2008年度決算）

（単位：百万ドル）

	港湾事業	空港事業	首都圏 交通事業	地域経済 開発事業	その他	合計
営業収入	201	2,026	1,103	106	89	3,528
	5.7%	57.4%	31.3%	3.0%	2.5%	100.0%
損益	-83	460	169	3	33	582

NY・NJ 港湾公社の収支状況（2008年、単位：千ドル）

項目	営業収入		営業支出		減価償却	営業利益（損益）		利息／営業外支出	その他	総収益（損益）	
	千ドル	シェア	千ドル	シェア		千ドル	シェア			千ドル	シェア
Interstate Transportation Network	1,102,656	31.3%	731,374	29.7%	240,710	130,572	16.2%	171,741	209,676	168,507	18.8%
空港	2,025,881	57.4%	1,346,197	54.6%	318,199	361,485	44.8%	214,859	313,321	459,947	51.4%
港湾											
Port Newark	84,166	2.4%	66,935	2.7%	20,719	-3,488	-0.4%	16,778	208	-20,058	-2.2%
Elizabeth Marine Terminal	88,401	2.5%	31,700	1.3%	33,881	22,820	2.8%	36,791	150	-13,821	-1.5%
Brooklyn	4,334	0.1%	15,043	0.6%	386	-11,095	-1.4%	1,391	33	-12,453	-1.4%
Red Hook	2,012	0.1%	6,658	0.3%	27	-4,673	-0.6%	-	1	-4,672	-0.5%
Howland Hook	12,674	0.4%	9,740	0.4%	14,323	-11,389	-1.4%	12,296	-	-23,685	-2.6%
Greenville Yard	321	0.0%	3	0.0%	-	318	0.0%	-	-	318	0.0%
Auto Marine	9,131	0.3%	12,244	0.5%	2,092	-5,205	-0.6%	2,271	-	-7,476	-0.8%
NYNJ Rail LLC	230	0.0%	1,200	0.0%	210	-1,180	-0.1%	26	-	-1,206	-0.1%
港湾計	201,269	5.7%	143,523	5.8%	71,638	-13,892	-1.7%	69,553	392	-83,053	-9.3%
開発	108,594	3.1%	83,024	3.4%	10,669	14,901	1.8%	11,659	-	3,242	0.4%
World Trade Center	89,152	2.5%	144,470	5.9%	3,404	-58,722	-7.3%	-30,556	60,938	32,772	3.7%
その他	0	0.0%	15,104	0.0%	70,840	371,974	0.0%	59,306	0	312,668	35.0%
計	3,527,552	100.0%	2,463,692	100.0%	715,460	806,318	100.0%	496,562	584,327	894,083	100.0%

出所)「Financial Statement and Appended Notes Year 2008」(The Port Authority of NY& NJ)

イ) 基幹施設の整備・所有状況

航路 ・防波堤	航路	維持浚渫：連邦政府（陸軍工兵隊） 新設・増深：ポートオーソリティ (連邦政府からの補助60～65%)
	防波堤	なし
下部構造	用地造成	ポートオーソリティ
	岸壁	ポートオーソリティ
	鉄道（引込み線部分）	ポートオーソリティ
上部構造	—	借受者

ロ) 施設整備手法（資金調達方法等）

- ・ 自己資金（リース料等による収入）
- ・ レベニューボンド（将来の収益を保証として発行する債券）
- ・ 民間の銀行等からの借入（短期資金）

航路浚渫にかかる費用については、連邦政府がFS（フィージビリティスタディ、実行可能性、実現可能性の検証）を行い、認められれば補助が出るが、市や州からの補助はない。

また、リース料については、レベニューシェアリングで、取扱量に応じて変動する。具体的には、ターミナルのリース期間は通常30年間となっており、一定期間でリース料の見直しが行われる。

## か) 国、自治体との関係

### 1) 自治体（州、市）との関係

ポートオーソリティは原則的には、両州から財政的に独立した公的団体であるが、両州知事は州議会の承認のもと、理事の任命を行うとともに、理事会の決定事項に対して拒否権を持つ。

なお、市への固定資産税支払いはないが、P I L O T (Payment In Liew Of Tax) と呼ばれる納付金を市に対して支払う。

### 2) 国との関係

独立採算制であり、原則として国からの補助はない。

連邦政府は管理・運営について、計画・調整も含めて関与せず、基本的には航路浚渫や道路整備など関連インフラ整備の補助のみである。

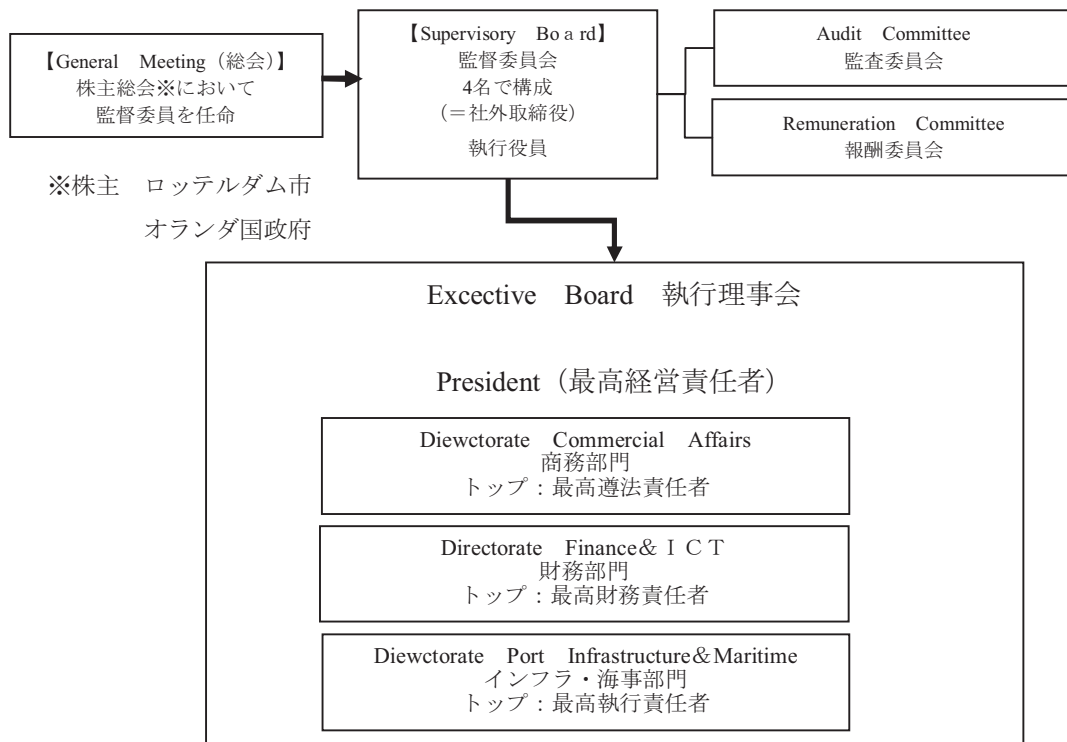
## イ ロッテルダム港

### ア) 組織体制

#### 1) 発足の経緯

ヨーロッパにおける主要港間の競争が激しくなる中、より柔軟かつ迅速な港湾経営を実現するため、2004年、港湾の管理運営主体はロッテルダム市港湾局からポートオーソリティ (Port of Rotterdam Authority) に引き継がれた。

#### 2) 組織図



#### イ) 事業内容

港湾とともに臨海工業地帯及び河川、道路、鉄道の一部も事業範囲としている。

- ・ 土地、水域、岸壁、護岸、トンネル、橋、建物など基礎的なインフラ整備

- ・ 道路、鉄道については、引き込み部分のみ

## ウ) 財務状況

事業別売上 (2007 年度決算)

(単位：百万ユーロ)

	入港料	ターミナル 等貸付収入	その他	合計
営業収入	293	214	18	525
	55.8%	40.8%	3.4%	100.0%

### 収支状況

	2007 年実績		
	単位：百万ユーロ	単位：百万円	シェア
営業収入	525	65,625	100.0%
入港料	293	36,625	55.8%
契約収入	214	26,750	40.8%
その他	18	2,250	3.4%
営業支出	224	28,000	100.0%
給与等	92	11,500	41.1%
その他営業支出	134	16,750	59.8%
減価償却計上前利益	301	37,625	
減価償却	93	11,625	
事業活動収入	208	26,000	
金融商品等	-57	-7,125	
最終年間損益	151	18,875	

出所)「Annualreport」(ロッテルダム港)により作成

## エ) 基幹施設の整備・所有状況

区分	施設名	整備主体
航路 ・防波堤	航路	ポートオーソリティ
	防波堤	ポートオーソリティ
下部構造	用地造成	ポートオーソリティ
	岸壁	ポートオーソリティ
	鉄道 (引込み線部分)	ポートオーソリティ
上部構造	クレーン (岸壁、ヤード内)	借受者
	CFS・上屋	借受者

注 土地は市の所有であり、ポートオーソリティは市から借受けている。

## カ) 施設整備手法 (資金調達方法等)

- ・ 自己資金

船会社からの入港料、係離岸料、コンテナ・石油ターミナルオペレーターからのリース料 (リース料等による収入) (※)

(※) リース料の考え方

リース料については年間一定額としているが、土地のタイプにより議会で単価が決められているとともに、様々な要求に対応した追加料



金が付加される。

## か) 国、自治体との関係

### 1) 自治体（州、市）との関係

ポートオーソリティの前身はロッテルダム市港湾局であり、その設立にあたっては、ロッテルダム市が100%出資した。

地域社会に対するロッテルダム港の重要性は極めて大きいことから、民営化後も、市は港湾政策への発言力は持つ。具体的には、日常的なビジネス業務については距離を置くものの、戦略的な政策立案や公的職務としての港長業務には、引き続き関与していく。

### 2) 国との関係

オランダ政府は、2006年に0.5億ユーロを出資し、ポートオーソリティの株を取得した。これにより、ポートオーソリティの議決権の25%を取得することとなった。

## ウ ハンブルグ港

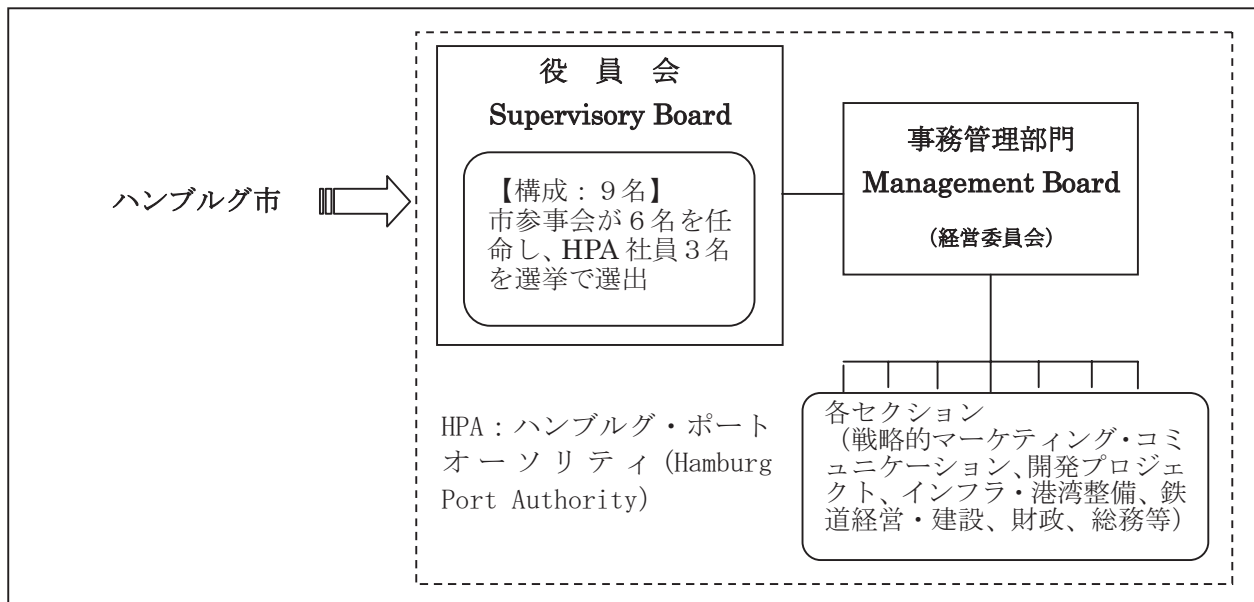
### ア) 組織体制

#### 1) 発足の経緯

ハンブルグは、ベルリン等と同様、特別市である。2005年、ハンブルグの港湾に関連していた部署が統合され、特別市の法律に基づき、ハンブルグ市参事会によりハンブルグ特別市が100%株式を保有している公的機関「ハンブルグポートオーソリティ (HPA)」が設立された。

#### 2) 組織図

社員数 約1,800人（うち、市職員：約200人、パートタイム社員：約80人）



#### イ) 事業内容

ハンブルグ港の整備、管理・運営を行っている。

(鉄道部で引き込み線部分の整備や土地の貸付等も行っている。)

ウ) 財務状況

ハンブルグ特別市の予算から独立した企業会計を実施。港湾施設の使用料や土地のリース料を収入源とし、これを開発等の支出に充当している。

〔ハンブルグ港の収支状況〕

単位：千ユーロ

項 目		2007 年	シェア
〔収入〕			
営業収入	土地貸付料	47,352	12.4%
	岸壁貸付料	11,635	3.0%
	その他貸付料	3,164	0.8%
	港費	35,575	9.3%
	港湾鉄道収入	8,567	2.2%
	その他メンテナンス料等	8,193	2.1%
営業外収入		268,230	70.1%
計 (a)		382,717	100.0%
〔支出〕			
資材調達費		98,454	26.8%
人件費		88,340	24.1%
減価償却費		28,093	7.6%
その他営業費		152,415	41.5%
計 (b)		367,302	100.0%
利子収入等		362	
利子支払等		5,764	
計 (c)		5,401	
事業活動による利益・損益 (d)=(a)-(b)-(c)		10,013	
税等 (e)		9,909	
最終年間損益 (d)-(e)		104	

出所)「Annual Financial Statements」(ハンブルグ港)により作成

イ) 基幹施設の整備・所有状況

区分	施設名	整備主体
航路 ・防波堤		港湾区域内：ポートオーソリティ 河川：国
下部構造	用地造成	ポートオーソリティ
	岸壁	ポートオーソリティ
	鉄道	ポートオーソリティ
上部構造		ターミナル運営会社

- ナ) 施設整備手法（資金調達方法等）
- ・ 自己資金（リース料等による収入）
  - ・ 民間の銀行等からの借入

カ) 自治体との関係

ハンブルグ特別市が 100%出資して設立した団体。

特別市とは独立した予算管理をし、効率的で透明な運営実施の方針に基づき事業を実施している。インフラ整備については、ハンブルグ特別市が負担している。

ロッテルダム港との競争も激しくなり、ハンブルグ特別市が 30 億ユーロを投入し、2015 年までにコンテナ貨物取扱岸壁を整備する計画を進めている。

エ 釜山港

ア) 組織体制

1) 発足の経緯

韓国では、1990 年より特別法人である韓国コンテナ埠頭公団（KCTA）がこれまで全国のコンテナ港湾を一括管理・整備していたが、2004 年に中央政府 100%出資による釜山港湾公社（Busan Port Authority）を設立し、新たな港湾管理体制に移行した。

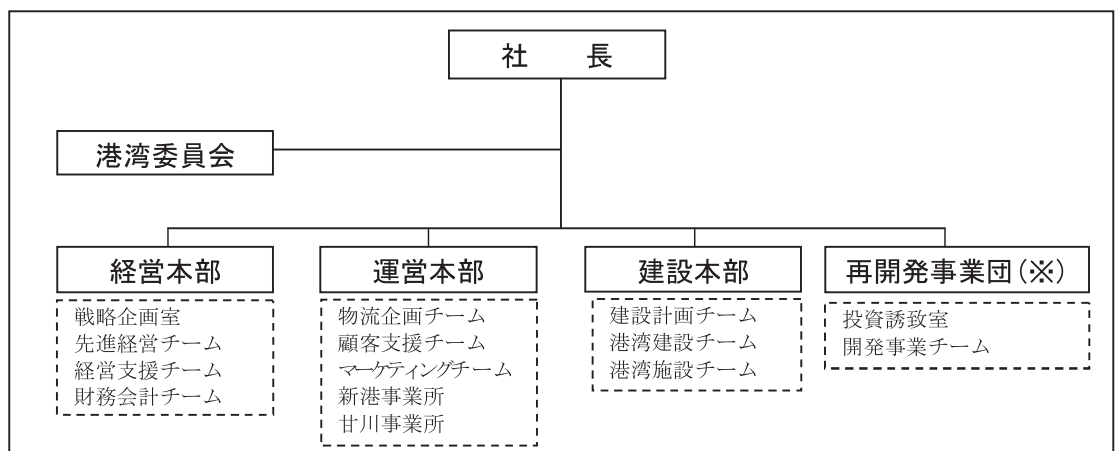
設立にあたっては「港湾施設の開発及び管理運営に関する業務の専門性と効率性を高めることで、港湾を競争力ある海運物流の中心基地に育成して、国民経済の発展に寄与する」ことを目的としている。

韓国では「公社が独立して運営できる港は公社を設立する」方針で、これまでに 2005 年に仁川港湾公社、2006 年に蔚山港湾公社を設立するとともに、2009 年には麗水光陽港湾公社を設立し、それに伴い、韓国コンテナ埠頭公団（KCTA）を解散する予定でいる。

なお、4 つの港湾公社が所管する港以外は、国の直轄管理となっている。

2) 組織図

釜山港湾公社全体職員数：約 150 名



※ 「再開発事業団」は、釜山北港の老朽化など、衰退した一般ふ頭を国際客船ターミナルをはじめ、都市的機能へ転換するために、BPA の子会社として設立されたが、再開発事業の実施にあたり、中央政府から公共性を担保することを求められ、現在、BPA の組織に吸収されている。

イ) 事業内容

- ・ 港湾整備事業（釜山新港の開発、釜山北港の再開発）の実施
- ・ 港湾管理運営
- ・ 荷主などへの貨物集荷（セールス活動）
- ・ 船会社などへの船舶の寄港（誘致活動）
- ・ 釜山新港のPR活動

ウ) 財務状況

国の支援に頼らない独立採算

[収支状況]

単位：千ウォン

項目		2007年	シェア
収入	売上高	リース料	119,501,443 43.70%
		港湾施設使用料	72,573,525 26.50%
		その他	2,887,083 1.10%
	営業外収入	78,658,604 28.70%	
	計	273,620,655 100.00%	
支出	売上原価	73,724,179 34.20%	
	販売管理費	46,667,183 21.60%	
	営業外費用	95,432,384 44.20%	
	計	215,823,745 100.00%	
法人税差し引き前純利益		57,796,909	
法人税		14,984,783	
当期純利益		42,812,126	

出所)BPA資料より

エ) 基幹施設の整備・所有状況

区分	施設名	整備主体
航路・防波堤		国
下部構造	用地造成、岸壁	ポートオーソリティ
上部構造		ポートオーソリティ

オ) 施設整備手法（資金調達方法等）

- ・ 自己資金（リース料等による収入）
- ・ 大規模な整備については起債を行う
- ・ 民間の銀行等からの借入

カ) 国、自治体との関係

BPAは設立にあたり、国の財産の現物出資を受け、財政基盤を強化しており、商法上、国が最大株主（ただし、株券を保有しているものではない）である。

また、公社運営にあたっては、組織内に「港湾委員会」（委員数15名）が設置されているが、当該委員会の委員の選出は、国、県及び市が推薦権を持っている。なお、公社職員は全員固有職員であり、国や自治体からの派遣はない。

計画や整備面での役割分担は、国において港湾計画などのマスタープランを策定する一方、実行計画などはBPAが策定している。ただし、港湾計画の策定段階では、国は釜山港湾公社などと実行計画に関する調整を図っている。

### オ 海外におけるポートオーソリティ（PA）の国等の支援策、有料施設等一覧

区分		NY・NJ	ロッテルダム	ハンブルク	釜山
出資主体		— (州から財政的に独立した公的団体)	市 100%出資(変更後→市 75%、国 25%)	市 100%出資(独立法人)	国 100%出資(港湾公社)
設立年、民営化等年		1921 年	2004 年民営化	2005 年独法化	2004 年公社化
国、州の支援策 (整備、補助、投資、課税、土地等)	航路	国補助	— (PA 整備)	PA 整備 (港湾区域内)、国 (河川)	国
	整備	国補助			
	浚渫	国施工			
	泊地浚渫	— (PA 整備)	— (PA 整備)	PA 整備 (国 100%補助)	国
	外郭施設	— (PA 整備)	— (PA 整備)	国(防波堤等)	国(防波堤)
	係留施設	— (PA 整備)	— (PA 整備)	PA 整備 (国 100%補助)	— (PA 整備)
	投資	—	国投資(株式とは別)／マースフラクテ II の外郭施設整備	州投資／岸壁整備資金	国 / 国有財産 (港湾施設) の現物出資
	道路(一部)	国補助(一部)	—	市整備	国、市整備
課税	納税義務免除	法人税 (非課税)	課税免除	地方税 (都市計画税、法人事業税等) (非課税)	
土地	— (土地は PA の所有)	市有地の提供(新埋立地は自己所有地)	市有地の提供	PA 所有 (国が現物出資)	
有料施設 入 構造 ▽	コンテナターミナルの用地リース	○	○	○	○
	コンテナターミナルの上部構造	(荷役機械の一部)	—	—	クレーン 2 基(1 バース当たり)整備
	係留施設	○	○	○	○
	物流団地の用地リース	—	○	不明	不明
	〃 の上部構造	—	—	不明	不明
	工業団地等用地リース	○	○	不明	不明
	鉄道施設の用地リース	○	○	○	不明
	〃 の引込部分	○	○	○	不明
	石油ターミナルの用地リース	—	○	—	—
	ウォーターフロント 開発用地リース	○	—	不明	不明
〃 のビル	○	—	不明	不明	
空港	○	—	—	—	

### ③ 事例の検証（ケーススタディ）の総括

京浜港は、将来のポートオーソリティの設立を視野に入れ、今後様々な検討を行っていくが、「ポートオーソリティ」の概念は、必ずしも明確ではない。一般的には、以下の要件を満たすものをポートオーソリティと呼んでいる。

- ・ 港湾及び港湾区域を一体的に経営することを目的としている。
- ・ 行政機関と企業の中間的存在として、両者の機能を兼ね備えた機構である。
- ・ 港湾施設等の管理運営にあたって企業性が求められるもの。

また、各項目においては、次のような特徴が見受けられる。

#### ア 財務

我が国では、港湾施設は重要な社会資本として、その整備費の一部を、国庫補助事業や直轄事業等の手法により、国が負担している。

一部事務組合の財務状況については、おおむね地方公共団体からの分担金及び負担金の占める割合が高い。

海外においては、州や市から財政的に独立しているものの、国や州、市から財政面や税制面等での支援を受けている。

（補助金、出資、税制（法人税等の非課税）、市有地の提供など）

また、コンテナターミナルの上部構造（ヤードやガントリークレーン等）を保有しないポートオーソリティもある。

#### イ 組織

欧米のポートオーソリティの組織としては、地方自治体が任命する委員で構成される委員会（理事会、役員会等）が経営を担うとともに、その下に事業執行機関が置かれている。釜山港については、社長を大統領が任命している。

地方自治体等は、委員の任命権以外にも出資者の立場から、法令遵守や予算執行のチェック等を行っているが、原則として直接事業執行に係ることはない。

#### ウ 事業

コンテナターミナル用地については、各ポートオーソリティでリース料が計上されている。しかしながら、NY・NJ港では、空港事業が事業全体の半分以上の収入を占め、港湾関連事業の赤字を補っているなど、港湾使用料、コンテナターミナル用地のリース料以外に空港、石油ターミナルリース、工業団地リースなどの収入源を持つポートオーソリティも多い。

#### エ 役割分担

国、地方公共団体が水域施設、外郭施設、借受者が荷役施設等の整備を行い、ポートオーソリティがその管理運営を担っている場合がある。埋立造成（土地所有）については、政府等の公的機関が所有し、維持管理する事例も少なくない。

また、港湾計画策定や警備保安業務、警察権限を有する事例もある。

### (3) 今後の進め方

国内、海外の事例を検討していくと、特に海外においては、地方自治体が直営で管理運営する仕組みから、ポートオーソリティとして、行政から独立して、港湾経営をより意識し、柔軟性のある経営主体が構築されてきている。

京浜港においても、競争力を持ち、利用者ニーズに柔軟に対応できるような経営主体について検討していかなくてはならない。

しかしながら、海外事例は、各国の港湾の置かれた状況や法制度等が異なることもあり、単純に制度を取り込むことは困難である。このため、各国のポートオーソリティを参考に、次のような課題について検討を重ね、日本版のポートオーソリティの仕組みを構築していく必要がある。

今後、これらのケーススタディを活かしながら、地方自治法に定める協議会の中で、京浜港の一体的な経営の具体化について検討を進めていく。

#### ■日本版ポートオーソリティの実現に向けての課題

- 国との役割分担の整理
- 管理運営にあたっての地方自治体との明確な関係の整理
- 埠頭会社、埠頭公社との役割の検討が必要
- 財政基盤の強化（財政的自立）が必要
  - ・ 国所有の港湾施設の財産移譲など支援措置
- 社会基盤となる港湾整備は、国による財源確保が必要
- 京浜港の港湾管理運営の自由度を確保し、新たな組織を実現していくためには、制約の多い現行法の改正や、新たな法制度が必要
- 関係官公庁の京浜港としての連携体制の再構築が必要
- 京浜港のポートオーソリティの構築は、広域的な港湾管理であり、同様に広域的な行政の仕組みづくりである道州制の議論の動向も注視しながら検討が必要

## 【参考】 京浜三港の組織概要

### 《東京港》

1 港湾管理者 : 東京都

#### 2 概要

江戸庶民に必要な消費物資の流通拠点であった江戸湊を前身とし、大正12年の関東大震災を契機に本格的にふ頭の建設が実施され、昭和16年5月20日に開港した。

昭和26年より東京都が東京港の港湾管理者となり、川崎港及び横浜港とともに京浜港として特定重要港湾に定められているほか、指定特定重要港湾にも指定されている。

また、世界屈指の国際貿易港であり、都民の生活を支える大都市生活港湾として、国内最大のコンテナ貨物取扱港となった。

#### 3 財政状況（予算）

（単位：百万円）

	一般会計		臨海地域開発事業会計		港湾事業会計	
	歳入	歳出	収入	支出	収入	支出
平成21年度	60,048	78,023	125,962	162,763	8,205	10,674
平成20年度	60,590	73,679	233,329	288,307	8,829	10,492
平成19年度	53,621	68,490	94,266	161,381	8,293	20,354
平成18年度	48,515	65,466	60,468	81,202	7,908	7,600
平成17年度	48,908	61,702	244,158	239,176	7,671	7,151

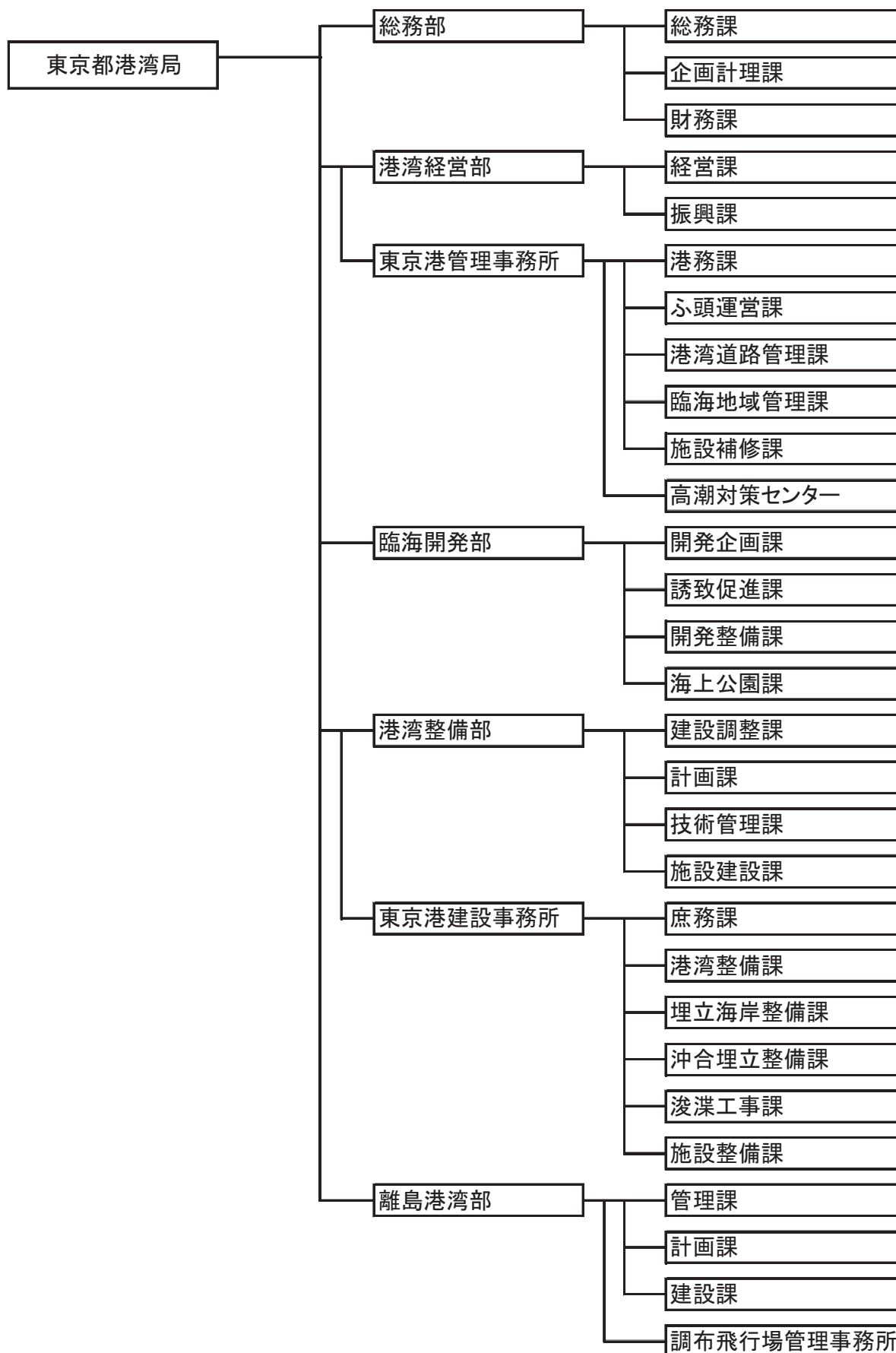
注 百万円未満を四捨五入

- ※ ・ 一般会計には島しょ等港湾整備費を含むものとする。  
・ 一般会計歳入額には一般財源等を含まない。



4 港湾局の組織（平成 21 年度）

職員数：592 人（事務 248 人、技術系 271 人、技能系 73 人）



＜東京港埠頭株式会社＞

1 事業内容

① 埠頭事業

品川・大井・青海コンテナふ頭等の建設、賃貸及び管理運営（品川コンテナふ頭・大井コンテナふ頭・青海コンテナふ頭・お台場ライナー）

② 建設発生土有効利用事業

都内から発生する建設発生土の受入等（建設発生土有効利用事業・広域利用建設発生土有効利用事業・水底土砂有効利用事業）

③ 環境保全事業

自然環境保全のための浅場維持管理及び廃油等の処理等（羽田沖浅場維持事業・海上清掃事業・廃油回収事業）

④ フェリーターミナルビル等運営事業

フェリーターミナルビルと背後のシャープール等の貸付及び管理運営（フェリーターミナルビル管理事業）

⑤ 指定管理者関連事業

東京都などの公共施設及びこれらに附帯する施設等の管理運営（客船ターミナル事業・船舶給水事業・公園管理事業等）

2 資本金 : 140 億 1000 万円（平成 21 年 3 月 31 日現在）

※ 東京都持株比率：50%（平成 21 年 3 月 31 日現在）

3 組織（平成 21 年 4 月 1 日現在）

① 役員数 : 7 人(内常勤 3 人)

② 従業員数 : 189 人(内都派遣 25 人)

4 財政状況

区分	H20
資産合計	81,433
流動資産	27,360
固定資産(・繰延し資産)	54,073
負債合計	54,741
流動負債	11,004
固定負債(・繰延負債)	43,737
正味財産(純資産)合計	26,691
当期増減	124

※百万円未満切捨て

区分	H20
営業収入	14,911
委託料収入	4,148
利用料金収入	398
営業費用	14,319
管理費	836
事業費	8,098
減価償却費	5,384
営業損益	591
営業外収入	338
補助金収入	114
営業外費用	567
特別損益	127
税引前当期損益	236
当期損益	134
前期繰越損益	△ 9
当期未処分損益	124

## 《川崎港》

1 港湾管理者 : 川崎市

### 2 概要

川崎港は明治から大正時代に企業によって埋立てられた専用ふ頭と戦前から戦後にかけて埋立られた公共ふ頭から形成されている。昭和26年に川崎市が港湾管理者となり、同年に特定重要港湾の指定を受けた。その後も京浜工業地帯の中核としての造成や企業誘致が進み、民間ふ頭を中心に安定した取扱貨物量となっており（約9割が民間ふ頭扱い）平成20年の海上出入貨物量は全国で第9位の取扱量となっている。

国際貿易港である川崎港からは、主に自動車などの輸送機械が輸出される一方、外国からは主に原油やLNG、鉄鉱石、石炭等の原材料のほか、食料品・雑貨類が輸入されている。

川崎港で陸揚げされた原材料は、京浜工業地帯や首都圏で石油や電力などのエネルギーとして生まれ変わるほか、化学製品として幅広く市民生活を支えるなど産業や市民生活にとって重要な役割を果たしている。

### 3 財政状況（予算）

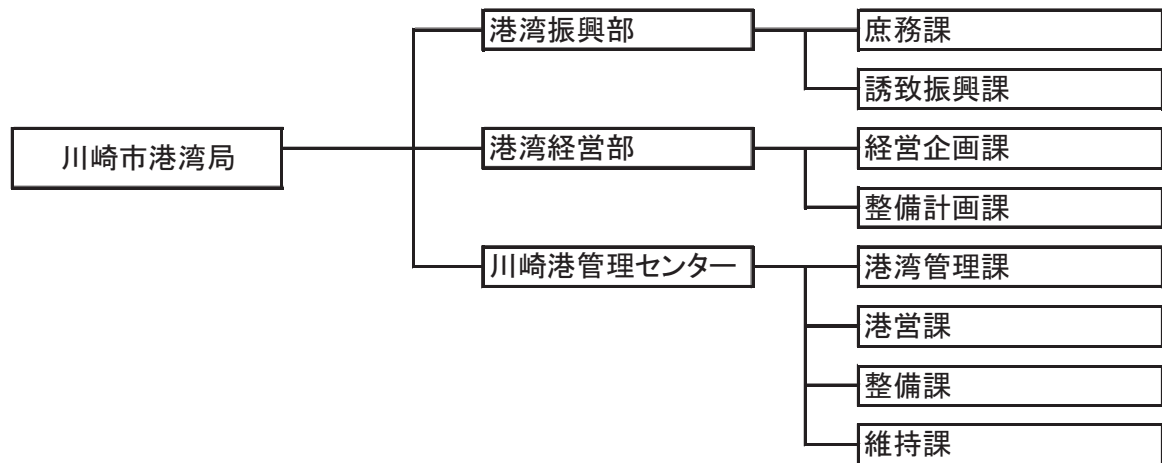
（単位：百万円）

	一般会計		港湾整備事業特別会計	
	歳入	歳出	歳入	歳出
平成21年度	5,098	7,658	1,642	1,642
平成20年度	5,991	11,745	1,601	1,601
平成19年度	7,622	11,506	1,402	1,402
平成18年度	7,071	10,760	1,091	1,091
平成17年度	5,526	9,154	1,099	1,099

注 百万円未満を四捨五入

4 局の組織（平成 21 年度）

職員数：139人（事務68人、技術系53人、技能系18人）



## 《横浜港》

1 港湾管理者 : 横浜市

### 2 概要

横浜港は、1859年(安政6年)6月2日に開港した150年の歴史を持つ、日本を代表する国際貿易港である。昭和26年に横浜市が港湾管理者となり、我が国を代表する商業港として発展する一方、京浜工業地帯などの臨海部の工業地帯を拠点とする工業港としても重要な役割を果たしており、これら2つの性格も併せ持った総合港湾として成長してきた。

こうした中、外貿埠頭の建設・管理は、昭和42年8月に制定された「外貿埠頭公団法」に基づき設立された京浜外貿埠頭公団が行ってきたが、行政改革の一環として、昭和56年4月に公布された「外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律」により、同公団は解散し、その業務は、昭和56年12月に設立された財団法人横浜港埠頭公社が業務を引き継いだ。

平成19年4月より指定管理者制度が導入され、財団法人横浜港埠頭公社が公社ターミナルに加え、公共コンテナターミナルの管理運営も担い、横浜港のコンテナターミナルの一元管理を行っている。

### 3 財政状況(予算)

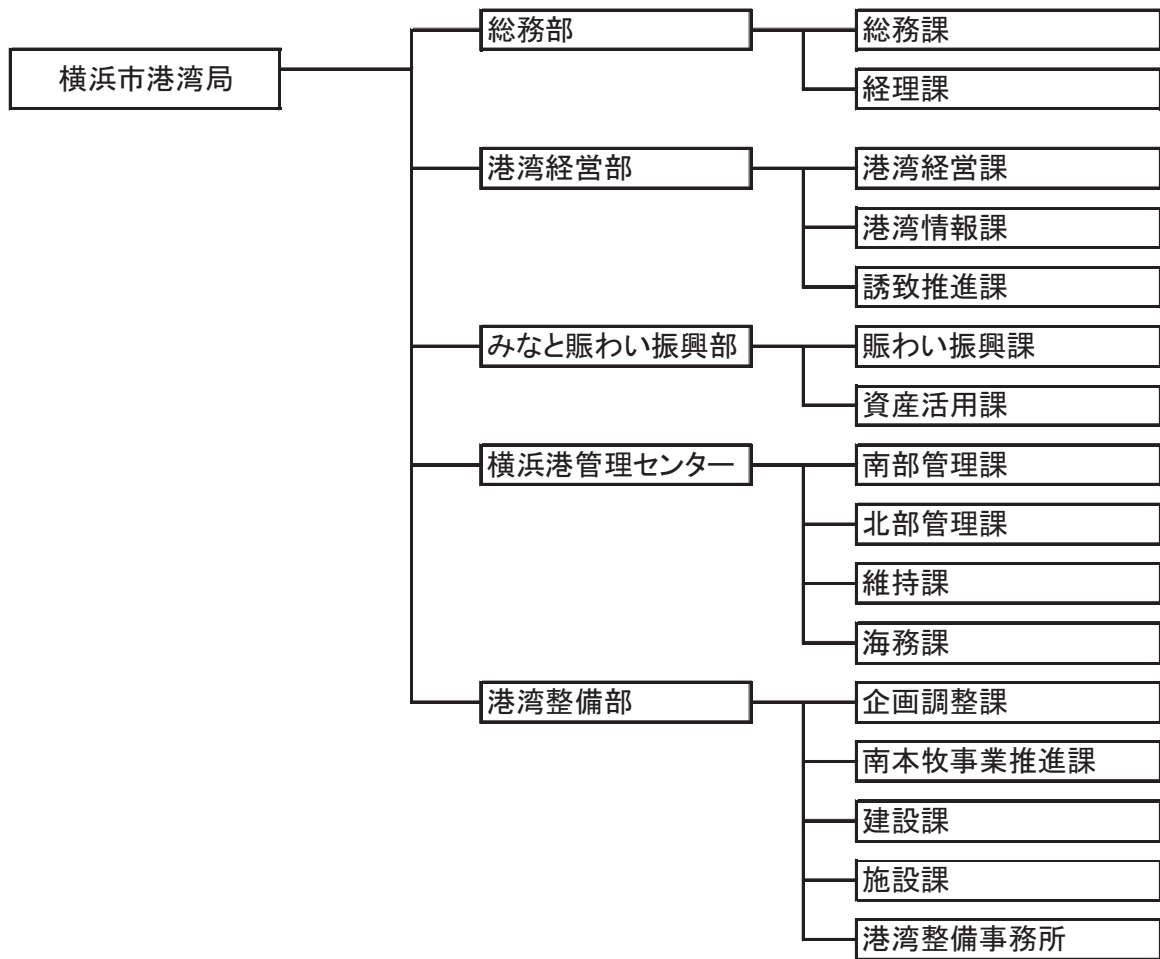
(単位:百万円)

	一般会計		港湾整備事業会計		埋立事業会計	
	歳入	歳出	歳入	歳出	収入	支出
平成21年度	26,904	19,349	4,266	4,266	35,621	44,703
平成20年度	30,641	21,428	6,848	6,848	35,280	52,566
平成19年度	24,880	19,669	2,207	2,207	34,622	45,754
平成18年度	21,027	16,345	2,202	2,202	47,438	58,016
平成17年度	20,442	15,284	2,071	2,071	46,167	62,238

注 百万円未満を四捨五入

4 組織構成 (平成 21 年度)

職員数 : 316 人 (事務 176 人、技術系 127 人、技能系 13 人)



<横浜港埠頭公社>

1 事業内容

① 外貿埠頭事業

- ・外貿ふ頭の建設並びに貸付及び管理
- ・外貿ふ頭の円滑な利用を確保するため必要な関係施設の建設及び管理
- ・関連港湾施設の工事の受託

② 公共コンテナターミナル管理運営事業

- ・横浜市コンテナターミナル関連施設の指定管理業務
- ・横浜市からの委託によるコンテナ取扱岸壁管理の受託
- ・横浜市からの委託によるコンテナターミナル関連業務の受託

③ 環境整備基金事業

- ・横浜市からの委託による海域環境の保全及び水生生物の維持培養の受託

④ 建設発生土受入事業

- ・埋立処分地への建設発生土受入

2 横浜市出資額：4,534,000 千円 (横浜市出資割合：100%)

3 役員・職員数 (平成 21 年 7 月 1 日現在)

〔役員〕 8 人 (内常勤：2 人)

〔職員〕 40 人 (内横浜市派遣：9 人)

4 財政状況

貸借対照表 (百万円)

区分	H20
資産合計	50,299
流動資産	8,032
固定資産(・繰延し資産)	42,266
負債合計	37,352
流動負債	5,271
固定負債(・繰延負債)	32,081
正味財産(純資産)合計	12,947
当期増減	540

\* 百万円未満切捨て

損益計算書 (百万円)

区分	H20
営業収入	10,734
委託料収入	1,804
利用料金収入	0
営業費用	9,875
管理費	425
事業費	6,603
減価償却費	2,846
営業損益	859
営業外収入	106
補助金収入	16
営業外費用	261
特別損益	△ 163
税引前当期損益	540
当期損益	540
前期繰越損益	5,526
当期末処分損益	6,066

## 【参考】 京浜港広域連携推進会議委員名簿

本ビジョンの作成にあたり、専門性の向上や利用者ニーズの把握を行うため、平成20年11月に京浜港広域連携推進会議を設立した。同会議を、これまでに5回開催し、委員からは幅広い視点から大変貴重な意見を頂いた。

氏名	役職	備考
森地 茂	政策研究大学院大学 教授	座長
三村優美子	青山学院大学 教授	
渡邊 豊	東京海洋大学 教授	
池田 龍彦	横浜国立大学大学院 教授	
林 忠男	日本船主協会 副会長	飯塚 孜※1
前田 耕一	外国船舶協会 専務理事	関根 康※1
福永 昭一	東京湾水先区水先人会 会長	
橋本 弘二	日本機械輸出組合 部会・貿易業務グループリーダー	第4回より
(春原 博)	(日本荷主協会 専務理事)	第3回まで
鶴岡 元秀	東京港運協会 会長	
三浦 等	川崎港運協会 会長	
藤木 幸夫	横浜港運協会 会長	
犬塚 静衛	東京倉庫協会 会長	鈴木 幹夫※1
小此木歌藏	神奈川倉庫協会 会長	
岡部 義裕	東京商工会議所 常務理事	茂木 洋※2
埜瀬 武	川崎商工会議所 専務理事	
塚原 良一	横浜商工会議所 専務理事	大澤 正之※2
平野 裕司	東京都港湾振興協会 会長	
齋藤 文夫	川崎港振興協会 会長	
岡本 坦	横浜港振興協会 会長	徳川 恒孝※1
小池 正臣	東京港埠頭株式会社 社長	
金近 忠彦	横浜港埠頭公社 理事長	岡本 坦※1
比留間英人	東京都港湾局長	斉藤 一美※1
相良 隆政	川崎市港湾局長	片山 昭※1
川口 正敏	横浜市港湾局長	

※1 第1回～第3回まで、※2 第1回～第2回まで



京浜港共同ビジョン

平成22年2月発行

編集・発行 東京都港湾局港湾経営部振興課

T E L 03 (5320) 5559 (ダイヤルイン)

川崎市港湾局港湾経営部経営企画課

T E L 044 (200) 3062 (ダイヤルイン)

横浜市港湾局港湾経営部港湾経営課

T E L 045 (671) 7263 (ダイヤルイン)