



京浜港共同ビジョン

(概要版)

平成22年2月10日

東京都・川崎市・横浜市

1 京浜港共同ビジョンとは

京浜港共同ビジョンの位置づけ

- ◆ 「京浜三港の広域連携強化に係る基本合意」（平成20年3月）に基づき、今後の京浜港の実質的な一港化に向けた港湾経営と港湾整備の方針を示すものとして策定しました。
- ◆ 今回策定した京浜港共同ビジョンの方向性に基づき、今後、各港の港湾計画の基本となる「京浜港の総合的な計画」の策定を進めていきます。

（参考）京浜三港の広域連携強化に係る基本合意

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していくなか、積極的な対策を講じなければ、東京港、川崎港及び横浜港が世界の基幹航路から外れ、我が国経済に与える影響は極めて深刻であるとの危機感から、東京湾の国際競争力を強化するため、一層の連携を推進することとし、平成20年3月21日に基本合意書を締結しました。

2 京浜港の現状と問題点

「総合港湾」としての京浜港

- ◆ 東京港、川崎港及び横浜港からなる京浜港は、南北に約40km、東西に約8kmにわたる帯状の空間であり、陸域（臨港地区）および水域（港湾区域）を合わせて約2万haの管理エリアを有しています。
- ◆ 京浜港は、首都圏4千万人を支える物流拠点であるとともに、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・産業活動に広く貢献しています。

物流機能（総合物流拠点）

● 国内最大の取扱貨物量（3港合計値）

内質を含めた貨物量全体、輸出貨物量、輸入貨物量はいずれも国内最大となっている。

【地区別の利用状況】

東京港

- ・ 公共施設の取扱量が多く、外資では輸入の割合が高い。
- ・ 取扱貨物は、衣類や食料品など、暮らしに直結する品目の比率が高い。

川崎港

- ・ 民間施設の取扱量が多く、京浜港の輸入量全体の半数を占めるエネルギー系貨物の取扱が多い。
- ・ 公共施設では完成自動車（輸出）の割合が高い。

横浜港

- ・ 公共、民間施設でほぼ同程度の取扱量となっている。
- ・ 重工業製品から生活雑貨品まで、幅広い品目を取り扱う。

【全国取扱量の約4割のシェアを占める、外資輸出入コンテナ貨物の取扱】

全国港湾における取扱量シェア（2008年）

京浜	阪神	伊勢湾	その他港湾
40.7%（約696万TEU）	23.4%	16.4%	19.5%

エネルギー・生産機能

● 首都圏を支えるエネルギー生産基地

- ・ 民間ふ頭で生産されたエネルギーを首都圏に向け、幅広く安定的に供給
- ・ 重化学工業等の製造業が多数立地



都市機能

● 観光・レクリエーション

- ・ 都市開発、マリナ、公園等

● 都市活動の支援

- ・ 廃棄物処分場、下水処理施設等

環境機能、防災機能

● 環境保全施設

- ・ 太陽光・風力エネルギー発電施設等

● 防災施設

- ・ 広域防災拠点、耐震岸壁等

■ 京浜港の抱える問題点 (コンテナ物流面)

- ◆ 中国をはじめとするアジア港湾の躍進により、我が国港湾全体の国際競争力が大きく低下し、基幹航路の寄港数が減少しており、このままの状態が続けば、京浜港がフィーダーポート化する恐れも否定できません。

【海運業界の動向】

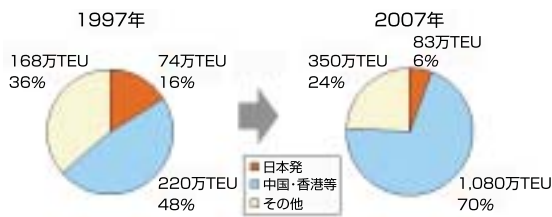
- 厳しい競争に晒される船会社が、コスト削減と運航効率向上に向け、基幹航路における大型船の投入と寄港地の絞込み

【世界的な物流を取り巻く状況】

- 国内製造拠点の海外移転
- アジア地域の経済発展
- 世界の生産拠点となったアジア地域から欧米等最終消費地へのダイレクト輸送増加

日本港湾を発着する貨物割合の減少

アジア／米国間における貨物シェア (北米航路・東航)



◎北米航路・西航、欧州航路 (東航・西航) についても同様の傾向がある。

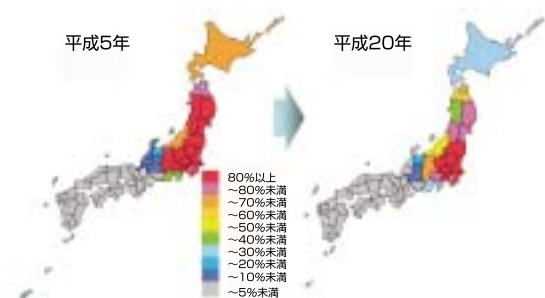
資料：日本海事センター調査により作成

【国内のコンテナ物流動向】

- 60を超えるコンテナ取扱港の整備
- 脆弱な国内輸送ネットワークと割高な輸送コスト

地方港から海外の主要港経由で輸出入される貨物の増加

京浜港取扱シェアの比較 (輸出)



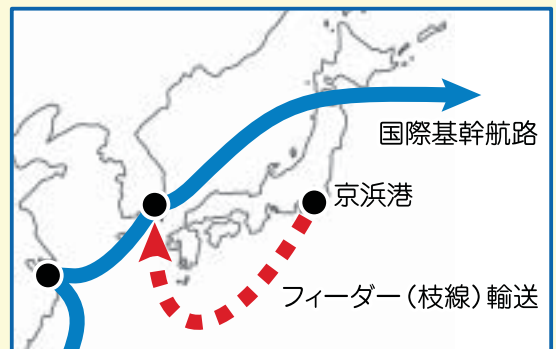
資料：「輸出入コンテナ貨物流動調査」(平成5年、平成20年 国土交通省港湾局) により作成

京浜港が「フィーダーポート」に転落する恐れ



国際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



※フィーダーポート化の問題点

積替えによる輸送日数の増加や輸送・在庫コストの増加により製品価格が上昇するなど、産業活動や住民生活に重大な支障を及ぼす恐れがあります。

3 京浜港の経営の基本的な考え方と将来像

■ 京浜港経営の基本的な考え方と将来像

- ◆ 京浜港が、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」を実現するため、次の方向性に基づき、三港での連携を強化し、利用者のニーズに即応した港湾経営を進めていきます。

経営感覚の追求

利用者ニーズに応えた
効率的な港湾運営

港湾管理者を中心とした港湾経営

大都市の一部としての港湾経営と、
長年の経験・実績によるノウハウを活用

一体的な経営

経営の一体化による
スケールメリットを發揮

流通・商業活動を支える港湾としての機能を強化していくとともに、
引き続き、総合港湾としての機能を維持し、
我が国産業の活性化、住民生活の安定性を確保します。

【京浜港の目指す姿（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。

【コンテナ物流面における3つのターゲット】

ターゲットⅠ 東日本のメインポート機能の維持

首都圏を始めとする京浜港の現在の背後圏の貨物を確実に保持します。

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

国内最大の港湾として、日本へ寄港する基幹航路を維持し、我が国を代表する日本のハブポートを目指します。

ターゲットⅢ 東アジアの国際ハブポートの形成

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、東アジアの国際ハブポートを目指します。

4 京浜港の将来像の実現に向けた基本戦略

貨物集荷策、港湾機能向上策の展開

- ◆ コンテナ物流面においては、3つのターゲットの実現を目指し、基幹航路の寄港維持・拡大に必要な貨物集荷策を推進するとともに、総合港湾としての機能向上策を展開していきます。

港湾利用コストの低減

利用者の意見や要望を踏まえ、規模の利益や効率性を追求し、コスト低減策を実施します。

取組例

- **国際トランシップ貨物及びローカル貨物の集荷に向けた優遇策拡充**
インセンティブ制度について、京浜港での一元的な適用や内容の充実を図ります。
- **タグボート基地の効率的な配置による港湾利用コスト低減**
タグボート基地を効率的に配置し、コスト低減を図ります。



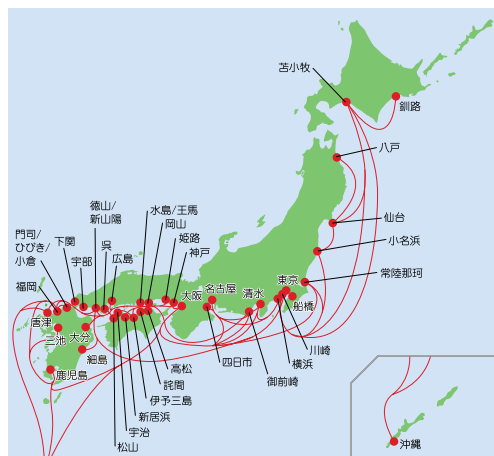
タグボート基地

国内貨物輸送網の充実強化

国内貨物輸送ネットワークを強化し、輸送コストの低減や輸送効率の改善を図っていきます。

取組例

- **国内各港との連携強化等**
内航フィーダー輸送の拡大を図るため、国内各港と連携し、入港料や施設使用料の相互減免などを実施します。
- **鉄道輸送促進のための環境整備**
鉄道輸送を利用したコンテナ貨物のターミナル優先入場等、優遇策を導入し、利用促進を図ります。
- **3環状道路等や国道357号の整備促進の要請**
事業中・未整備区間について、国に対し整備促進を働きかけます。



内航海運の航路と寄港地

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

三港の一体化に伴うネットワークの強化や港湾機能、ロジスティクス機能の向上を図っていきます。

取組例

- **コンテナバージを利用した湾内輸送の拡充・強化**
バージ施設等の整備（定係地等）や優遇策の導入を図るなど、コンテナバージを利用しやすい環境を構築します。
- **コンテナターミナル前の混雑の緩和**
道路状況の情報提供を充実するとともに、ターミナル事業者と共同で混雑緩和に向け取り組みます。
- **港湾諸手続きの一元化に向けた対応、京浜港統計の発信**
三港共同で、次世代シングルウィンドウへの早期対応や共同ポータルサイトの設置、分かりやすい京浜港統計の発信等を行っていきます。
- **共同バンパールの設置**
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パールを設置します。



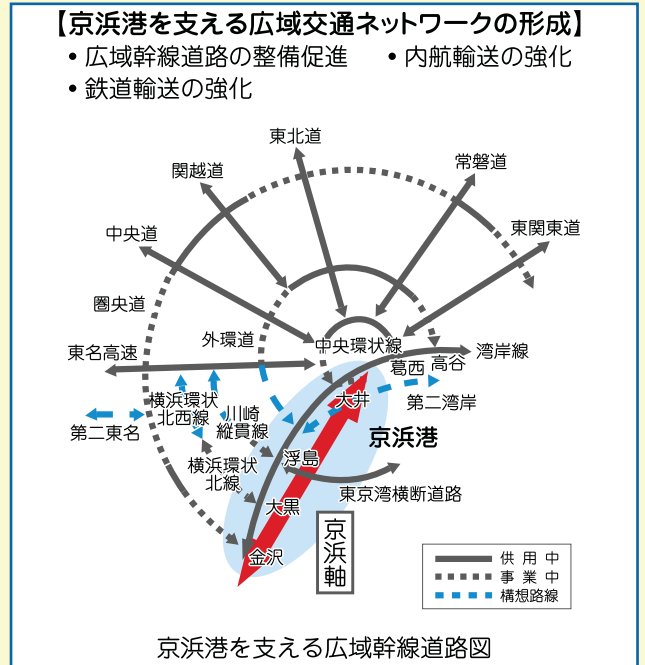
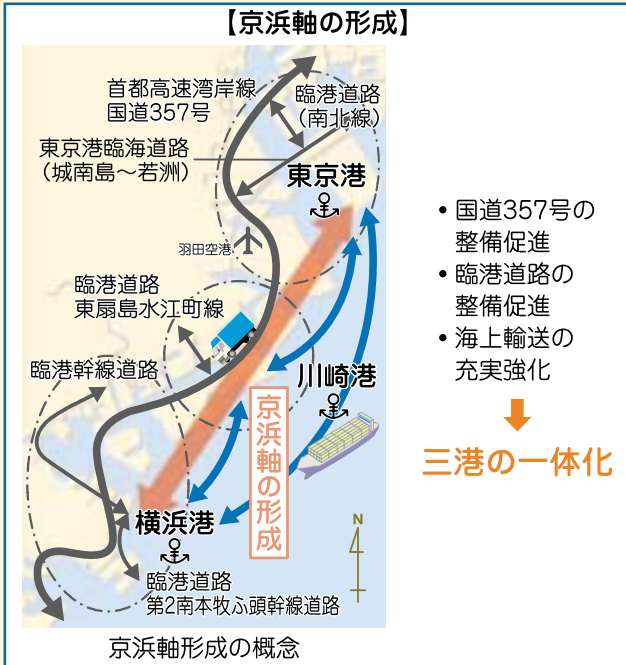
道路混雑情報提供用ライブカメラ

合理的かつ効果的な施設及び機能の配置

- ◆ 総合港湾として発展していくため、世界経済の情勢や海運業界の動向などを踏まえながら、港湾の施設及び機能を配置していきます。

空間計画の基本的な考え方

交通基盤の整備など港内輸送網の充実により京浜軸を形成し、三港を一体化するとともに、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ます。



施設及び機能の配置の方向性

既存施設の有効活用や、新たな空間開発を視野に入れ京浜港がより一層使いやすい港となるよう、適切に配置します。

- ・物流機能
 - 大水深・高規格コンテナバース及び在来貨物バースを適正配置
 - コンテナ関連施設はターミナルに隣接配置
 - 航空貨物関連施設への対応
- ・エネルギー・生産機能
 - 民間事業者の活動の場であり、現在の位置を基本とする
- ・都市・環境・防災機能への適切な対応

既存施設の有効活用の方向性

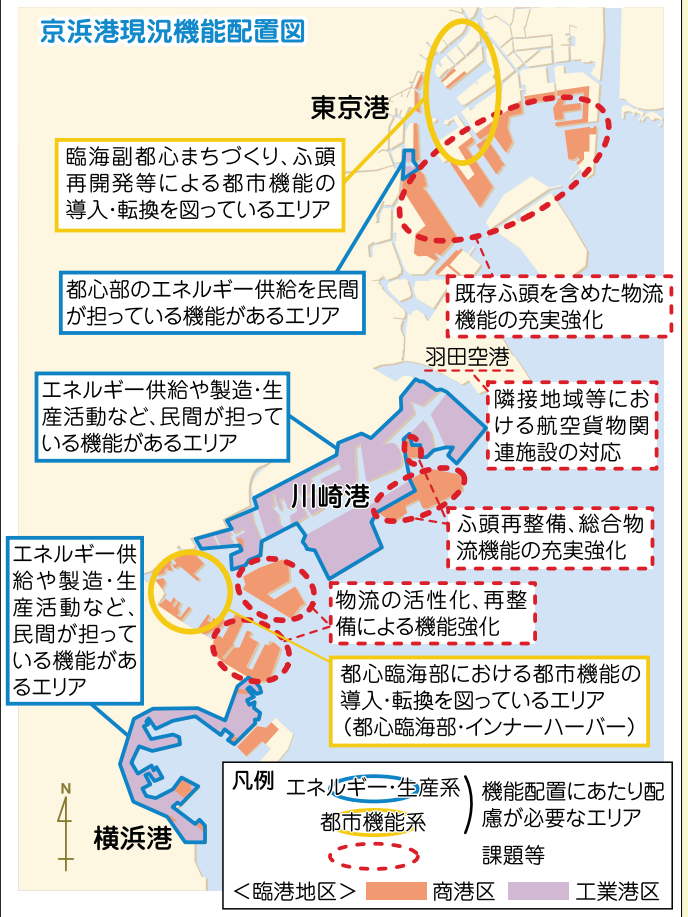
多様かつ高機能な港湾施設が集積しているため、既存施設の有効活用を重視

- ・補強や改良等による機能強化
- ・利用・機能転換による利便性向上

新たな開発空間確保の方向性

- ・機能更新の機会を捉えた創出
- ・京浜港の前面海域の埋立などによる創出

京浜港現況機能配置図



京浜港の一体的な経営の推進

- ◆ 京浜港が世界の主要港と伍していくため、三港の一体化によるスケールメリットを生かした効率的で、機動性の高い、管理運営体制の構築を図っていきます。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（PA）の設立を視野に入れた取組みを進めていきます。

実質的な一港化の推進

● 法定協議会の設置

- 京浜港の一体的な経営に関する協議の場として、地方自治法に基づく「京浜港連携協議会」を設置
(平成21年12月25日)

● 会社・公社の連携強化

- 東京港埠頭（株）と（財）横浜港埠頭公社の連携に関する協議の場として「京浜港事業提携委員会」を設置
(平成21年12月25日)

● 人材の育成・確保等

- 人事交流の拡大や共同研修の実施等により、専門性と広い視野を持った人材の育成

ポートオーソリティを視野に入れた事例研究

● 国内における港湾管理体制

港務局（新居浜港） 一部事務組合（名古屋港等）

● 海外におけるポートオーソリティ

民営会社（ロッテルダム港） 独立法人（ハンブルグ港）
公社（釜山港） 等

特に海外においては、PAとして行政から
独立し、柔軟性のある経営主体を構築

- 財務** 財政的に独立（出資や税制面等での支援あり）
- 組織** 委員会等が経営を担うとともに、下部に事業執行機関を設置するなど、自由度の高い執行体制
- 事業** ターミナル用地リース料以外の収入源をもつPAも多く存在

日本版PAの実現に向けた課題

● 役割分担の明確な整理

（国、地方自治体、埠頭会社・公社）

● 財政基盤の強化

（財政的自立）

● 制約の多い現行法の改正等 新たな法制度整備

広域的な課題への的確な対応

- ◆ 地球温暖化防止などの環境対策や大規模災害への対応など、広域的な課題について、現在の取組みを踏まえながら、連携を推進し、効率的かつ効果的に対処していきます。

● 環境対策

- 温室効果ガス削減
- 水質の浄化
- 静脈物流システムの構築 等



川崎市浮島に建設予定の太陽光発電施設

● 防災対応

- 大規模地震対策
- 風水害対策 等



基幹的広域防災拠点（川崎港東扇島東公園）

● 危機管理対応

- 密輸密入国対策 等

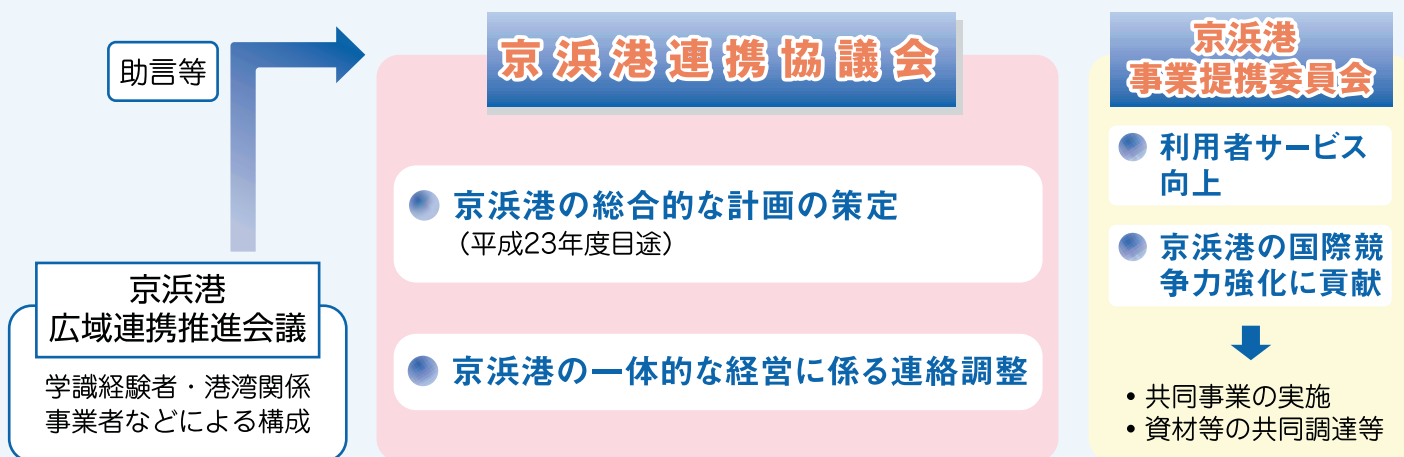


保安訓練の様子

5 今後の進め方

- ◆ 今後は、京浜港連携協議会において三港の連携強化に向けた検討を深めていき、平成23年度を目処に各港の港湾計画の基本となる「京浜港の総合的な計画」を策定するなど、京浜港の将来像の実現に向けた取組みを進めていきます。

【検討体制】



（参考）国際戦略港湾（国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾）について

国は、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なうため、新たに「国際戦略港湾（国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾）」を公募することを表明しました。

これを受けて、平成21年12月14日、東京都、川崎市、横浜市は、京浜港広域連携推進議員連盟とともに、我が国港湾の国際競争力強化に向けた戦略的施策展開を提案しました。併せて、国際戦略港湾への京浜港の選定と三港が取り組む連携施策への支援を要請しました。



三港共同で国土交通省へ提案している様子

【連絡先】： 東京都港湾局港湾経営部振興課
川崎市港湾局港湾経営部経営企画課
横浜市港湾局港湾経営部港湾経営課

03-5320-5559
044-200-3062
045-671-7263