

京浜港の総合的な計画

平成23年9月

京浜港連携協議会

はじめに

京浜港は、大都市に隣接し、首都圏4,000万人を中心とする広大な背後圏を持つ総合物流拠点として、物流面において重要な役割を担うとともに、京浜臨海部工業地帯を擁し、産業面においての機能も兼ね備えている。多様な機能を備えた「総合港湾」として、背後圏の住民生活を始め、我が国全体の経済・産業等において、重要な役割を担っている。

しかし、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京浜港が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、東京都、川崎市、横浜市は、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、様々な取組をスピード感を持って実行してきた。

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、平成22年2月に「京浜港共同ビジョン」を取りまとめた。

さらに、国は、「選択と集中」により我が国港湾の国際競争力を強化するため、「国際コンテナ戦略港湾」の公募を行い、三港の管理者は、三港連携の取組を一層強力に推進するため、東京港埠頭株式会社及び財団法人横浜港埠頭公社とともにこれに応募し、平成22年8月に選定されたところである。

この「京浜港の総合的な計画」は、このような流れを踏まえ、「京浜港共同ビジョン」で提示した京浜港の目指すべき将来像の実現に向け、平成40年代前半を目標年次として地方自治法に基づく京浜港連携協議会において策定した計画であり、三港が今後策定する港湾計画の基本となるものである。その内容は、ハード・ソフトの両面にわたり、対象貨物もコンテナ、完成自動車、バルク貨物等、幅広く網羅したものとしている。

また、平成23年3月に東日本大震災が発生し、三港においても、外内貿貨物の減少や外航船の一時的な抜港など大きな影響を受けたことから、本計画では災害対策についての内容も充実させた。

京浜三港は、本計画に基づき、更に連携を深め、協議を行いながら一体となって貨物集荷策や港湾機能の充実強化など京浜港の国際競争力強化に向けた取組を一層推進し、アジア諸港との熾烈な競争のなかで確固たる地位を構築していく。

目 次

I	京浜港の現状	1
1	総合港湾として東日本の生活と産業を支える京浜港	1
(1)	物流機能（総合物流拠点）	2
(2)	エネルギー・生産機能	9
(3)	都市機能	9
(4)	環境機能	10
(5)	防災機能	10
2	京浜港を取り巻く状況	11
(1)	アジア諸港の躍進と我が国のコンテナ取扱シェアの低下	11
(2)	アジア地域の経済発展に伴う完成自動車輸送構造の変化	18
(3)	その他在来貨物の現状	20
(4)	東日本大震災の影響	23
II	京浜港の目指すべき姿	27
1	京浜三港による連携	27
2	将来像	28
(1)	京浜港共同ビジョンの策定	28
(2)	国際コンテナ戦略港湾の選定	29
3	目標	30
(1)	この計画における目標	30
(2)	京浜港の目標とする貨物量	31
III	実現に向けた基本戦略	34
1	コンテナ貨物集荷策の展開	34
(1)	コンテナ貨物集荷力の強化	34
(2)	ターミナルコストの低減	40
(3)	京浜港の輸送効率化と利便性向上のための取組	43
(4)	戦略的なポートセールス	46
2	完成自動車及び在来ふ頭の取扱維持・活性化策の展開	47
(1)	完成自動車の2大輸出拠点の活性化	47
(2)	外貿における完成自動車の取扱維持方針	47
(3)	自動車内貿輸送の拠点の維持・活性化	48
(4)	公共在来ふ頭の機能維持・向上策	49
(5)	民間専用ふ頭における機能維持のための支援と臨海部の活性化	49

3	使いやすい港づくりの推進	51
	(1) 港湾手続きの一元化	51
	(2) 強制水先の規制緩和	51
	(3) 効率的なタグボートサービスのサポート	51
	(4) 地方港との連携強化（再掲）	52
4	物流機能における施設配置の考え方	53
	(1) 現況と特徴	53
	(2) 物流施設の配置の考え方	55
5	コンテナターミナルの施設配置等	59
	(1) アジア地域における国際コンテナ航路の見通し	59
	(2) コンテナターミナル整備の方針	59
	(3) 各港の具体的な施設配置の方向性	61
6	公共在来ふ頭の施設配置等	67
	(1) 完成自動車	67
	(2) 内貿ユニットロードふ頭	70
	(3) その他在来ふ頭	72
7	三港の連携を強化する交通体系のあるべき姿	74
	(1) 京浜軸の形成	74
	(2) 広域交通ネットワークの形成	75
8	京浜港の災害対策	78
	(1) 緊急物資等輸送機能の確保	79
	(2) 国際コンテナ物流機能の維持	81
	(3) 緊急輸送道路網	82
	(4) 津波・高潮対策	83
	(5) 港湾BCP	85
9	広域的な課題への的確な対応	86
	(1) 三港の危機管理対策	86
	(2) 三港における環境施策	87
10	京浜港の一体的な経営の推進	92
	(1) 京浜港の現状と課題	92
	(2) 京浜港の一体的経営の実現	93
	(3) 将来のポートオーソリティの構築に向けて	95

I 京浜港の現状

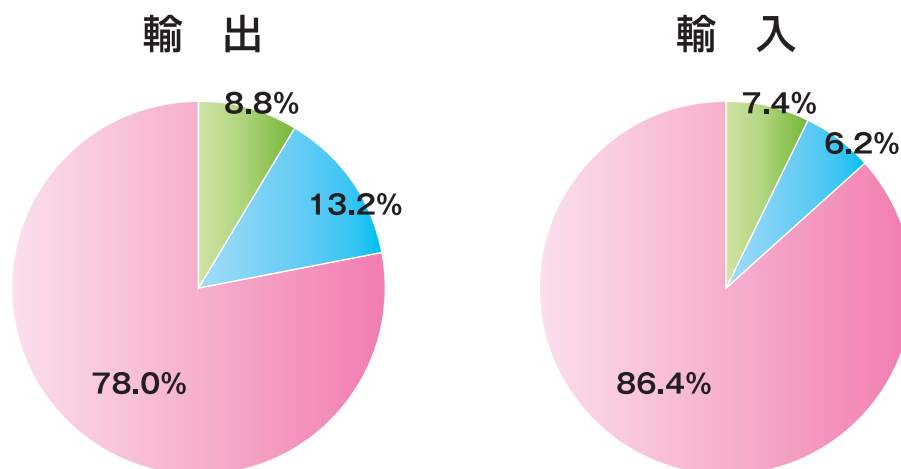
1 総合港湾として東日本の生活と産業を支える京浜港

東京港、川崎港、横浜港からなる京浜港は、首都圏4,000万人を支える総合物流拠点であるとともに、北海道・東北地方における貨物も京浜港を利用する割合が高いなど、東日本の住民生活や産業を支えている。

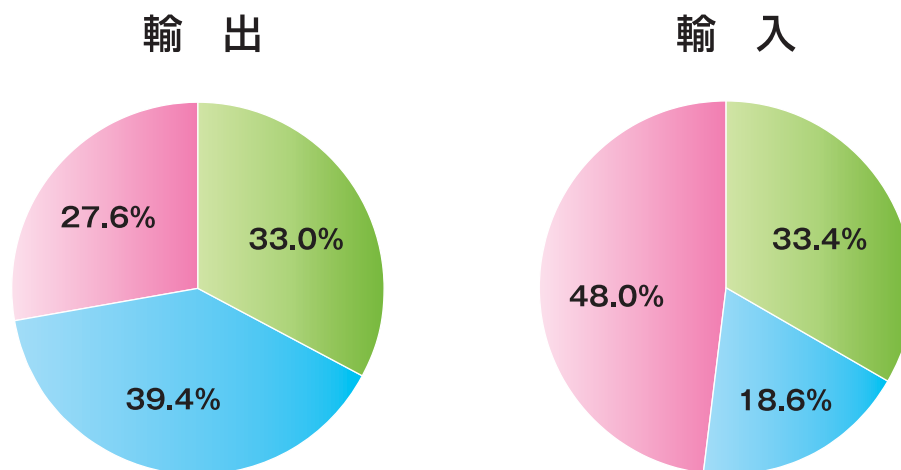
また、エネルギー・生産機能や都市機能など、多様な機能を備えた「総合港湾」として、我が国全体の国民生活や産業・経済の活性化に広く貢献している。

図表1 生産地・消費地（北海道・東北地方）別、船積港・船卸港（東京港・横浜港）別コンテナ貨物量シェア

北海道



東北



東京港 横浜港 その他

資料) 平成20年全国輸出入コンテナ貨物流動調査より作成

(1) 物流機能（総合物流拠点）

現在、全世界の輸出入貨物のうち、雑貨製品類の大部分がコンテナを利用して運ばれており、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、完成自動車や原材料・エネルギー系貨物などの非コンテナ貨物（以下「バルク貨物」という。）は、自動車船（PCC）やタンカー船・内航RORO船などにより輸移送されており、京浜港には、我が国全体の生活・産業を支えるため様々な貨物の荷姿や荷役形態に対応した公共在来ふ頭や民間ふ頭などが整備されている。

また、これらの物流活動を支える空コンテナ置き場等のコンテナ関連施設やモータープール、普通倉庫、冷凍・冷蔵倉庫等の保管施設が併せて設置されている。

ア 京浜港の取扱貨物の状況

京浜港には、総合物流拠点として様々な機能が集積し、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。（図表2）

輸出貨物では、完成自動車、自動車部品、産業機械が、輸入貨物では、原油、LNG、鉄鉱石が主要取扱品目となっている。（図表3）

また、移出貨物では、石油製品、完成自動車、重油が、移入貨物では、原油、砂利・砂、完成自動車が主要取扱品目となっている。（図表4）

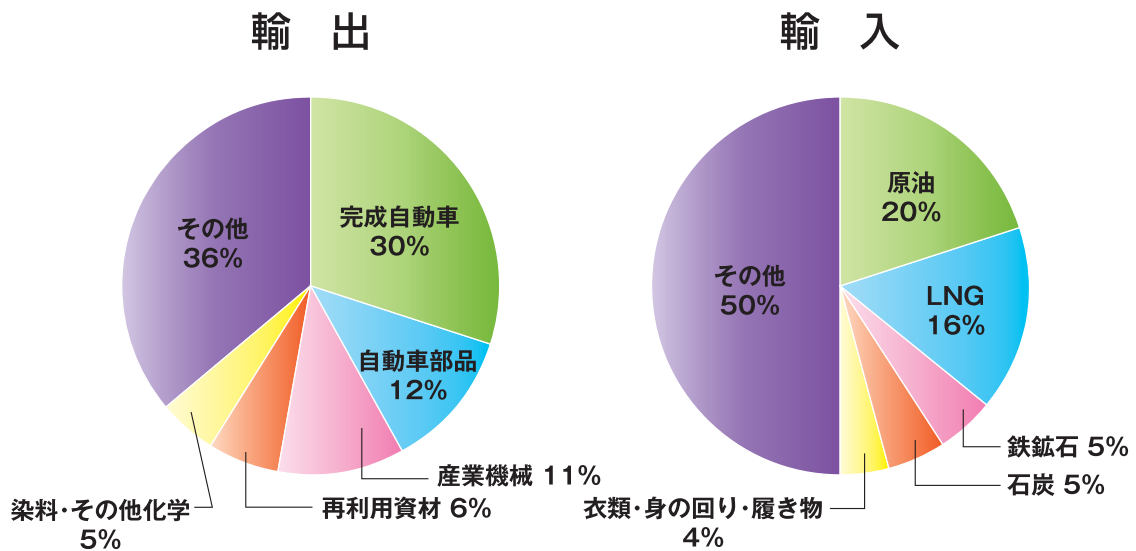
図表2 取扱貨物量

（単位：万トン）

	輸出	輸入	移出	移入	貨物量計	シェア
京浜港（東京港、川崎港、横浜港）	6,900	13,013	5,264	6,410	31,586	10%
阪神港（大阪港、神戸港、堺泉北港）	3,898	7,660	6,271	8,781	26,610	8%
伊勢湾（名古屋港、四日市港）	6,183	11,895	5,957	4,065	28,099	9%
全国計	30,978	98,768	94,022	90,691	314,458	100%

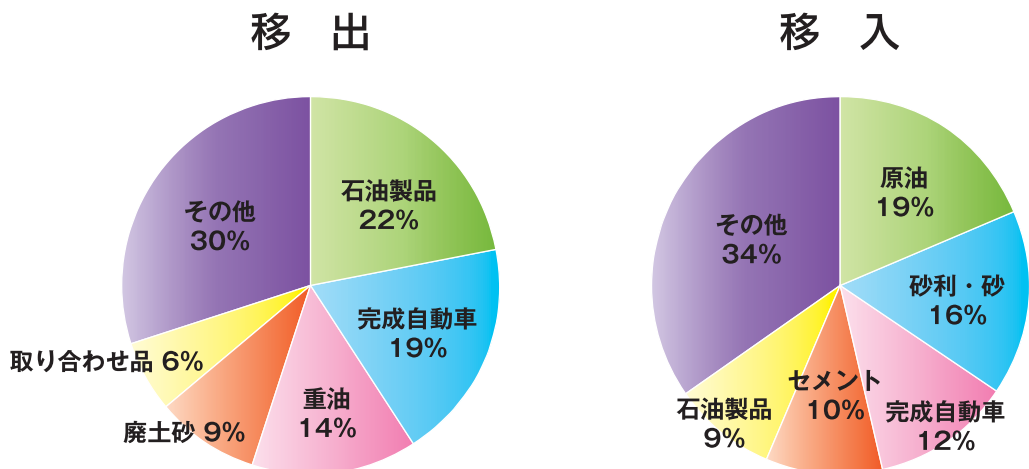
資料）平成20年港湾統計より作成

図表3 外貿貨物取扱品目



資料) 平成20年港湾統計より作成

図表4 内貿貨物取扱品目

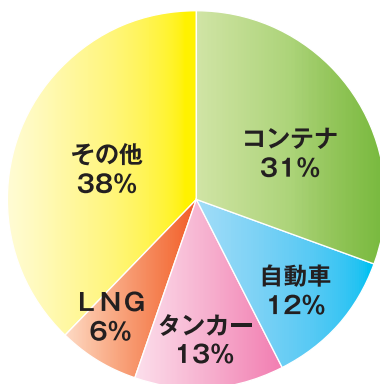


資料) 平成20年港湾統計より作成

京浜港に寄港した船種別の比率は、コンテナふ頭を利用するコンテナ船が31%、主に公共在来ふ頭を利用する自動車船が12%、主に民間ふ頭を利用するタンカー船・LNG船がそれぞれ13%・6%と続き、その他が38%となっている。(図表5)

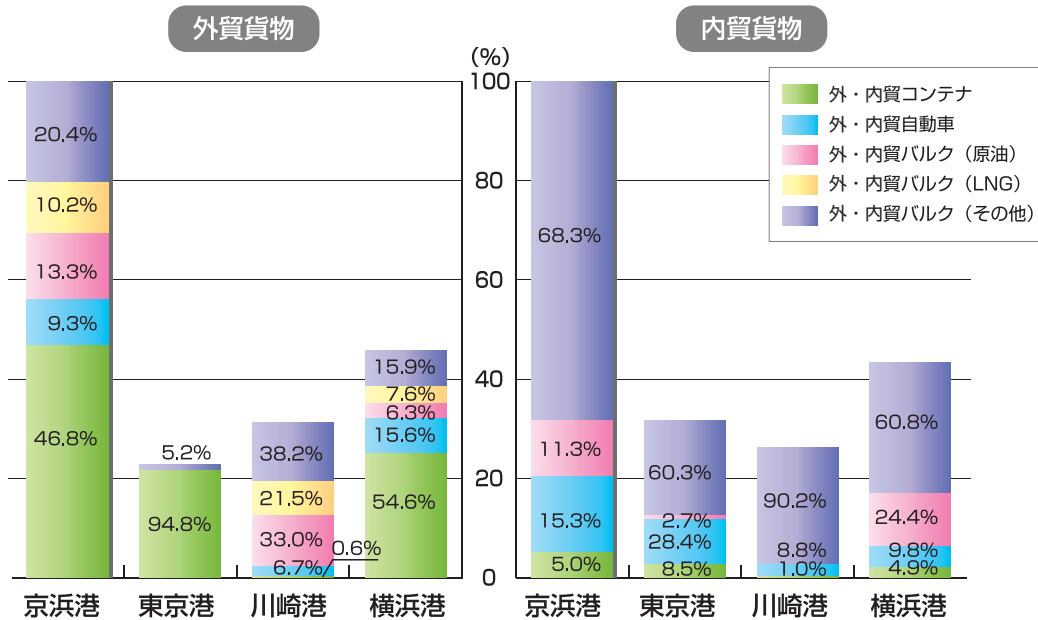
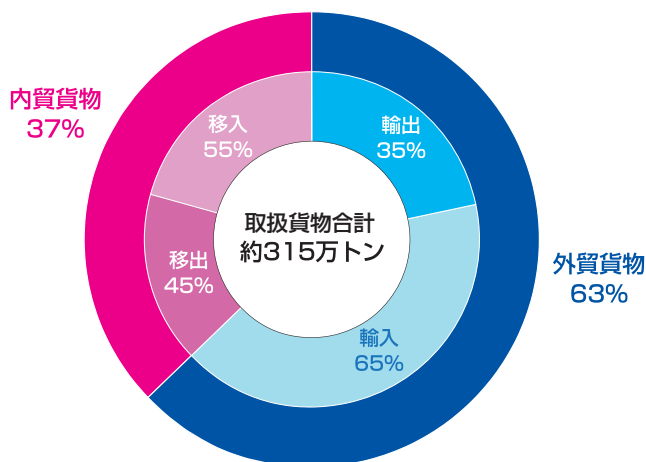
また、外貿・内貿別の比率は、外貿ではコンテナ貨物が47%で最も多く、原油13%、LNG10%、自動車9%と続き、その他バルク20%となっている。また、内貿では、コンテナ貨物は5%、自動車15%、原油11%で、その他バルク貨物が68%となり大部分を占める。(図表6)

図表5 船種別の比率



資料) 平成20年港湾統計より作成

図表6 取扱貨物別外内貿別内訳



資料) 平成20年港湾統計より作成

イ 京浜港の特徴

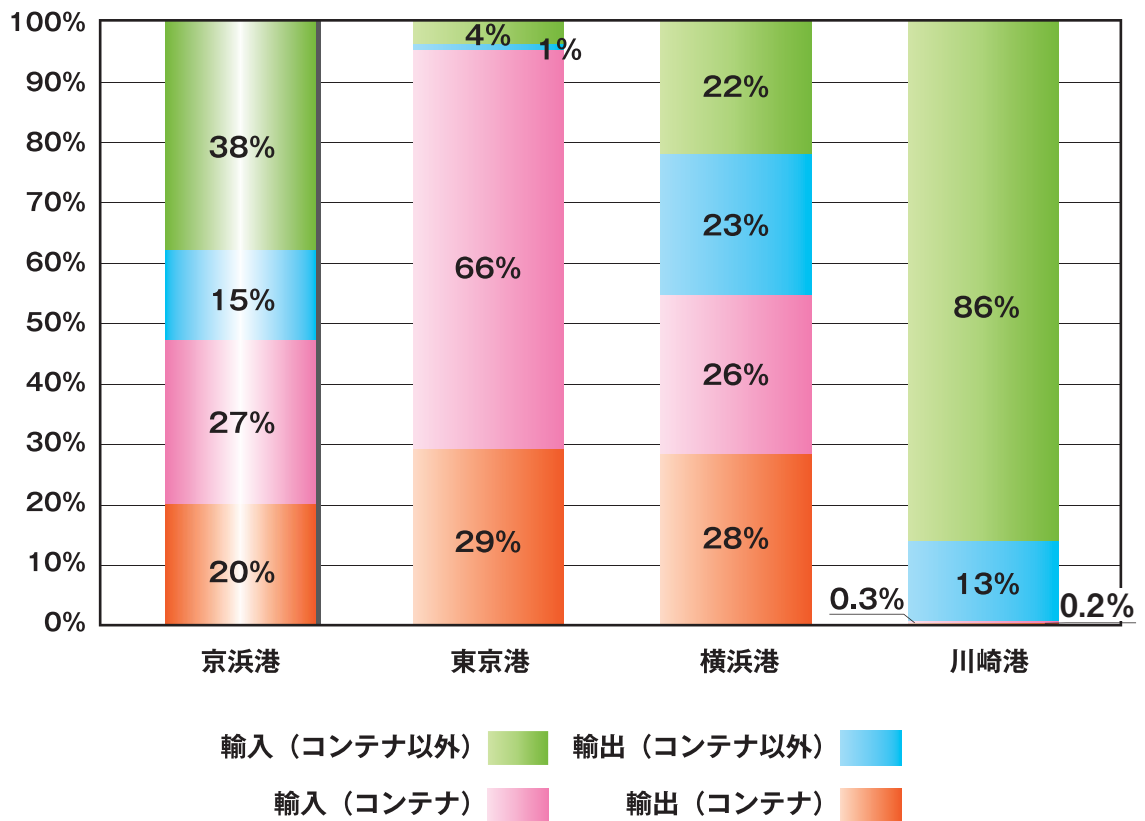
① 国内最大の「外貿コンテナ貨物輸出入拠点」

京浜港の外貿コンテナ貨物取扱量は、全国の約4割を占め、我が国最大の「外貿コンテナ貨物輸出入拠点」としての役割を果たしている。

京浜港全体の外貿コンテナ取扱地域別内訳では、アジア貨物が64%と最も多くなっており、各港においても概ねアジア、北米、欧州の順となっている。(図表8)

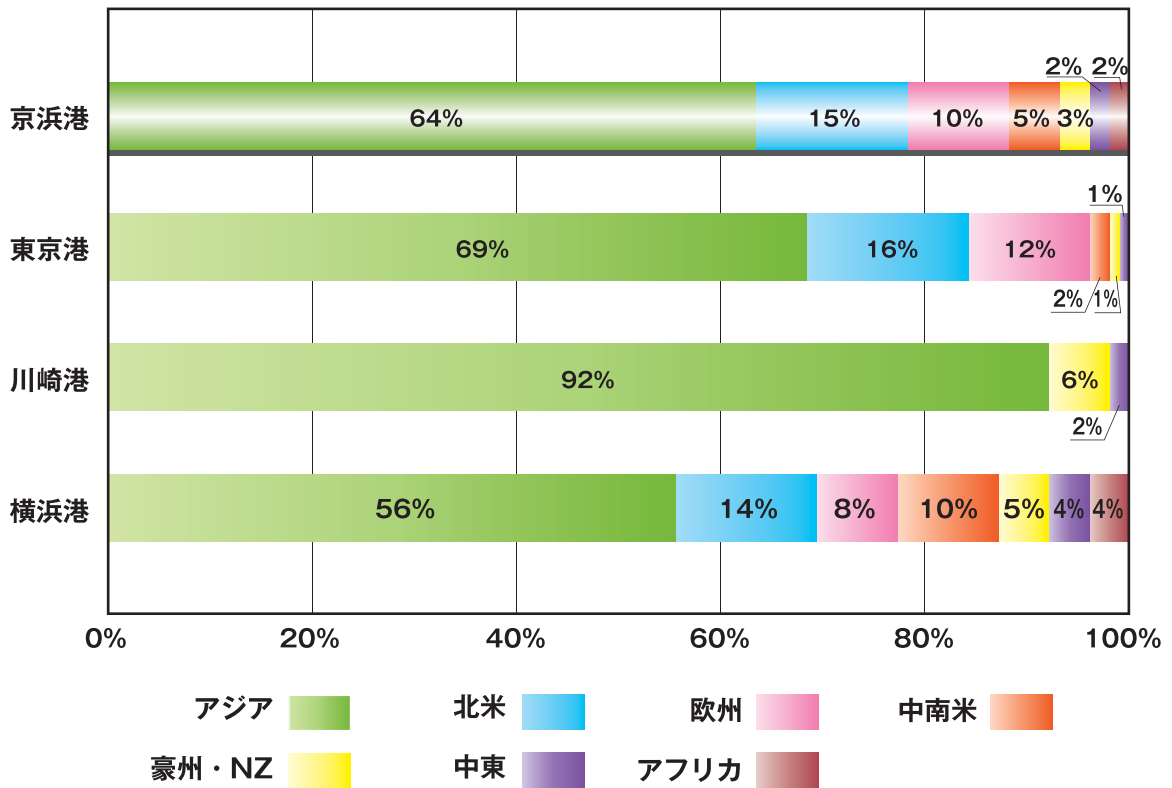
また、京浜港と北米との輸出入貨物には、京浜港から直行する貨物に加え、中国等から京浜港を經由して北米に輸出入される国際トランシップ貨物がある。2005年頃には年間10万TEU以上の取扱があったが減少傾向にあり、2009年で6万TEU程度あり、そのうち約25%が東京港で、約75%が横浜港で取り扱われている。(図表9)

図表7 外貿貨物のコンテナ化率



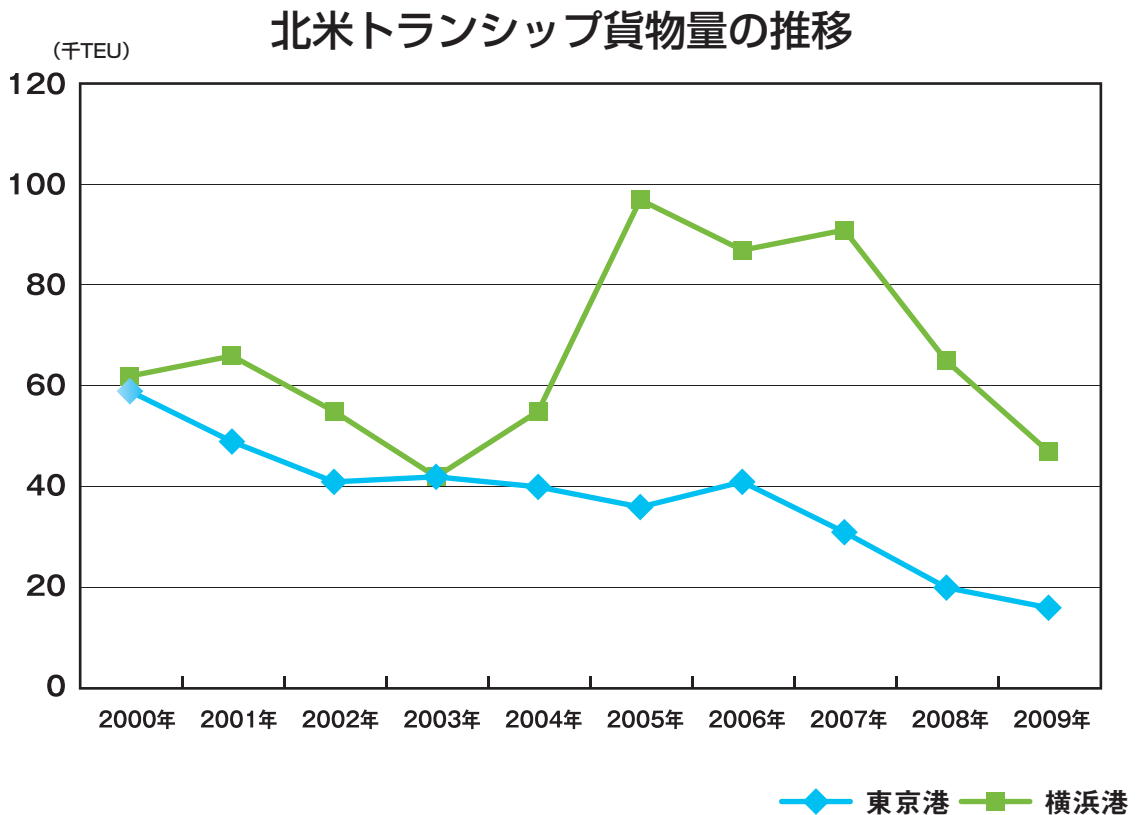
資料) 平成20年港湾統計より作成

図表8 外貿コンテナ貨物の取扱地域別内訳



資料) 平成20年輸出入コンテナ貨物流動調査より作成

図表9 北米貨物と国際トランシップ



資料) 国土技術政策総合研究所、PIERSより

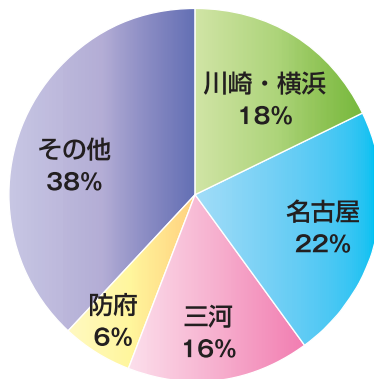
② 東日本最大の「自動車取扱拠点」

京浜港は、内外貿ともに完成自動車の取扱が多く、特に品目別輸出貨物量（トン）では30%を占め、最も取扱が多くなっている。（図表3）

全国的にみても高い輸出量を誇り、西の名古屋港と並び東日本の自動車輸出拠点となっている。また、輸出の地域別では、アメリカ合衆国、オーストラリア、アラブ首長国連邦、サウジアラビア、中国が多い。（図表10・11）

また、外貿では86.3%、内貿では99.8%がバルク貨物としてそれぞれ自動車船、内航RORO船等により運搬されている。外貿については、そのほとんどが公共在来ふ頭である大黒ふ頭及び東扇島ふ頭で取り扱っている。内貿については公共ふ頭、民間ふ頭でおおよそ半量ずつ取り扱い、公共ふ頭では東扇島ふ頭、品川ふ頭を中心に取り扱っている。（図表12）

図表 10 国内港湾における完成自動車輸出割合 平成20年（2008年） 台数による割合



資料) 「貿易統計」より作成

図表 11 完成自動車（輸出）の相手国別内訳

(単位：千トン)

	アメリカ合衆国	オーストラリア	アラブ首長国連邦	サウジアラビア	中国	チリ	ロシア	カナダ	南アフリカ共和国	その他	合計
東京港	39	1	7	0	1	9	0	19	0	81	157
川崎港	1,400	298	570	58	36	57	37	294	1	1,417	4,168
横浜港	1,016	1,558	1,261	1,249	1,223	738	729	103	423	8,130	16,430
合計	2,455	1,857	1,838	1,307	1,260	804	766	426	423	9,628	20,755

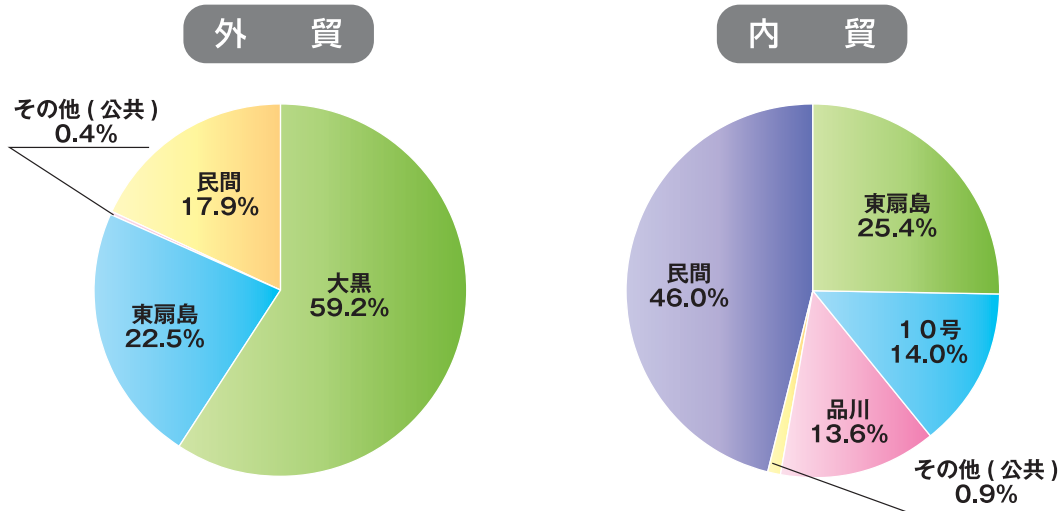
出典) 平成20年港湾統計資料より作成

図表 12 完成自動車取扱量 平成20年（2008年）

〔完成自動車取扱量（トン数ベース）〕

	外貨貨物		内貨貨物	
京浜港総取扱量	21,424 千トン	100.0%	10,543 千トン	100.0%
うちバルク扱い	18,486 千トン	86.3%	10,522 千トン	99.8%
うちコンテナ扱い	2,938 千トン	13.7%	21 千トン	0.2%

バルク扱いのふ頭別取扱比率



*ふ頭名は「民間」以外はすべて公共ふ頭
*四捨五入の関係上、内訳の%の合計値が100とならないものがある。

資料）平成20年港湾統計より作成

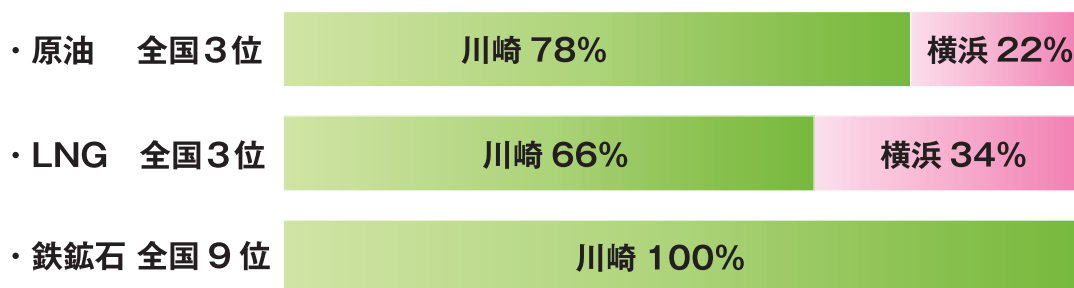
③ 首都圏の住民生活・産業を支える「エネルギー取扱拠点」

京浜港における輸入上位4品目は①原油、②LNG、③鉄鉱石、④石炭であり、この4品目の取扱量は全輸入量のほぼ半数を占める主要貨物となっている（図表3）。また、そのボリュームもここ5年間、ほぼ一定している。

いずれの貨物も住民生活や産業活動にとって必要不可欠なものであり、コンテナ・自動車と並んで、首都圏を支える使命を担う京浜港にとって特徴的な貨物となっている。

これらの京浜港の輸入主力品目は、ほぼ全量が非コンテナでの扱いであり、主に川崎港及び横浜港の民間の専用ふ頭で取り扱われている。

図表 13 京浜港のエネルギー系貨物輸入量の国内港湾における順位、京浜港内シェア



資料) 平成20年港湾統計より作成

(2) エネルギー・生産機能

京浜港臨海部には、大規模な製油所や発電所、鉄鋼業を始めとする重化学工業関係の工場・事業場が立地している。

各製油所では原油からガソリンや重油などの石油製品が精製されるほか、専用基地に輸入されたLNGは各発電所に搬送され、主に火力発電に利用されている。

また、鉄鉱石や石炭などが輸入され、鉄鋼生産原料として利用されている。

このように、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大きな役割を果たすとともに、京浜工業地帯の主要企業が多数立地する臨海部は、製造品出荷額においても国内の3割近いシェアを占め、生産拠点として社会経済を支えている。

(3) 都市機能

都心に近接した臨海部には、民間企業のオフィスや商業施設が整備されるなどの開発も進んでおり、美しく魅力的なウォーターフロントは、首都圏有数の観光地として賑わっている。また、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ため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むとともに、日常的な交流を円滑にすることができる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。

また、首都圏の内陸部では、再資源として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。

海面処分により整備された埋立地は、港湾施設用地として利用されるほか、住民生活の良好な環境を確保するため清掃工場、下水処理施設などといった公共施設が設置されている。

(4) 環境機能

近年、環境問題への意識が高まる中、家電や自動車、建設資材などの品目毎に各種リサイクル法が制定され、資源をリサイクルし、環境負荷をできるだけ減らす資源循環型の社会づくりが進められている。

東京港と川崎港は国土交通省から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る。

また、京浜港では、多種・多様な公園・緑地が整備され、まちに潤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・再生等に寄与している。

(5) 防災機能

東京湾臨海部では、直下型地震など大規模な災害の発生に備え、様々な対策を講じている。例えば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）」が位置づけられるとともに、横浜港の新港ふ頭には横浜海上防災基地が整備されている。

また、大規模地震対策施設として耐震強化岸壁の整備を進めており、震災発生時に船舶で帰宅困難者や救援物資等を輸送する「緊急物資輸送対応施設」や災害時においても首都圏の経済活動を停滞させないための「国際海上コンテナ対応施設」の整備を進めるとともに、橋梁やトンネルの耐震補強などによる緊急輸送道路やオープンスペースの確保などに取り組んでいる。

さらに、津波などの水害に備え、防潮堤や水門、排水機場などの高潮対策施設や海岸保全施設などの整備も進めている。

2 京浜港を取り巻く状況

京浜港は、今後も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。なかでも物流機能については、我が国の住民生活と経済・産業を支える重要なインフラとなっている。

しかし、近年、製造業を中心とした日本からアジア諸国への進出など、国際貿易構造が変化してきたことに加え、船会社はコスト削減等を目的とし、船舶の大型化や寄港地の選別を進め、拠点港湾間に大量の貨物を輸送し、そこから小型船で周辺港湾へ積み替え輸送を行う傾向が強まっている。

また、我が国は、少子高齢化等の構造的な要因や景気回復の遅れ等により国際競争力が低下しており、高い経済成長率を維持するアジア諸国の躍進により、危機的な状況となっている。このような状況に対処するためにも、京浜港には、国際港湾としての機能強化への取組が求められている。

(1) アジア諸港の躍進と我が国のコンテナ取扱シェアの低下

ア コンテナ輸送の現状

① コンテナ貨物取扱量における相対的な地位の低下

日本は国別のコンテナ貨物取扱量で世界第4位を占めるものの、その世界シェアは4%に満たない状況となっている。また、個別の港湾ごとの取扱量を比較した場合、中国をはじめとするアジア港湾の躍進により国内最大級の港である東京港、横浜港といえども世界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14、15)

図表 14 世界の港湾における国別コンテナ貨物取扱量 平成21年(2009年)

順位	国名	コンテナ貨物取扱量	世界シェア
第1位	中国	12,701万TEU	27.7%
第2位	米国	3,430万TEU	7.5%
第3位	シンガポール	2,586万TEU	5.6%
第4位	日本	1,628万TEU	3.6%
第5位	マレーシア	1,605万TEU	3.5%

* コンテナ貨物取扱量は、千TEU以下切捨て
資料) 国土交通省ホームページより

図表 15 世界の港別コンテナ取扱ランキングの推移

平成9年 (1997年)

単位:TEU

順位	港名	取扱個数
1	香港	1,456万
2	シンガポール	1,413万
3	高雄	569万
4	ロッテルダム	549万
5	釜山	523万
6	ロングビーチ	350万
7	ハンブルグ	333万
8	アントワープ	296万
9	ロサンゼルス	295万
10	ドバイ	260万
13	横浜	234万
14	東京	232万

平成22年 (2010年)

単位:TEU

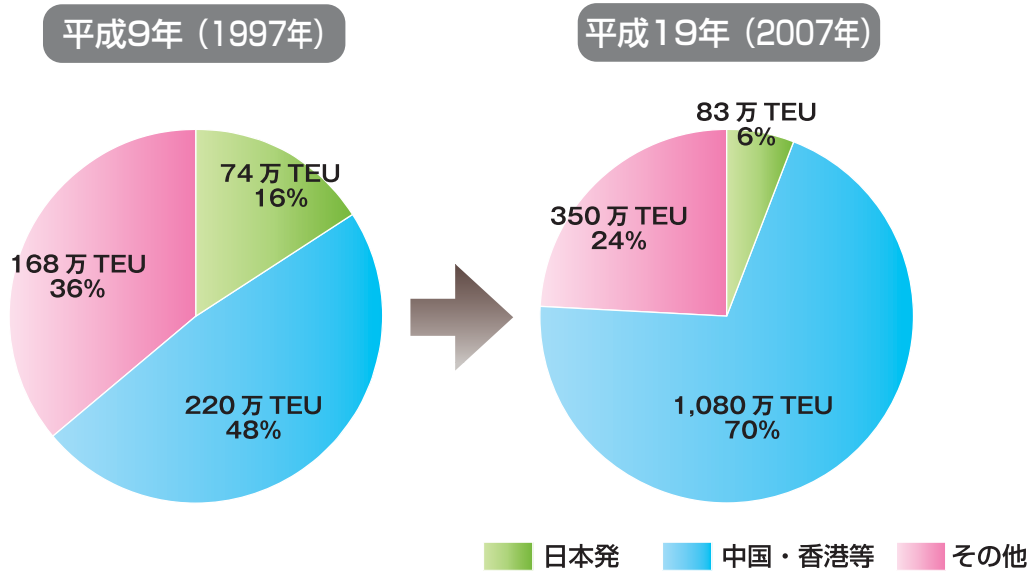
順位	港名	取扱個数
1	上海	2,907万
2	シンガポール	2,843万
3	香港	2,353万
4	深圳	2,251万
5	釜山	1,416万
6	寧波-舟山	1,314万
7	広州	1,255万
8	青島	1,201万
9	ドバイ	1,160万
10	ロッテルダム	1,115万
27	東京	420万
36	横浜	328万

資料) CONTAINERISATION INTERNATIONALより作成

② 基幹航路における日本発着貨物取扱比率

中国をはじめとするアジア諸国の著しい経済成長により、米国との貿易における我が国のシェアが低下するなどの世界貿易構造の変化等により、基幹航路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、平成9年（1997年）のシェアは16%であったが、平成19年（2007年）には6%まで落ち込んでいる。（図表16）

図表 16 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

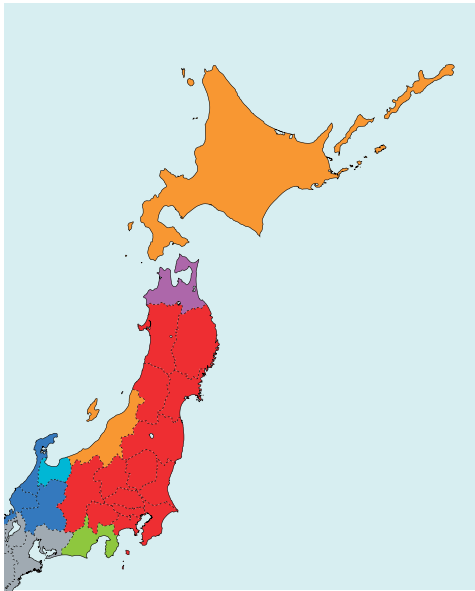
③ 地方港から釜山港経由への貨物流出

地方港から釜山港経由で輸送されるコンテナ貨物は、年々増加を続けており、北海道・東北地区における京浜港の利用率が低下してきている。

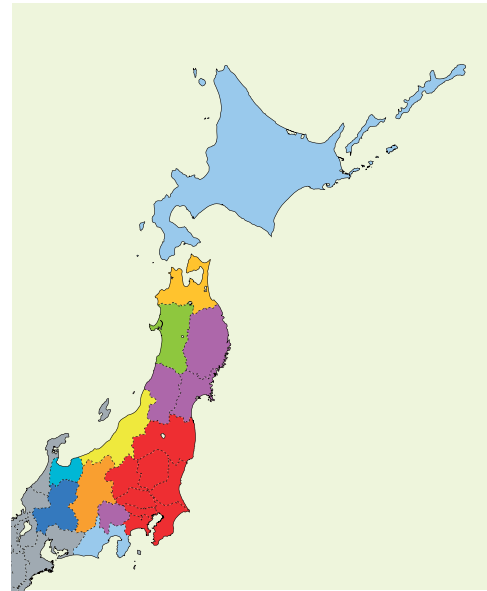
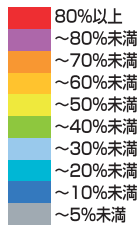
(図表17)

図表 17 京浜港取扱シェアの比較

輸 出

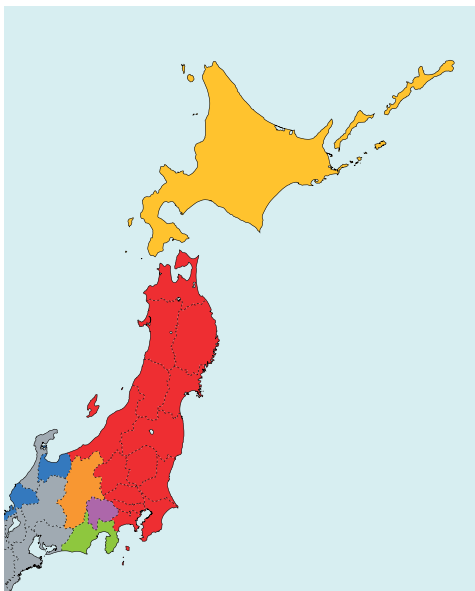


平成 5 年

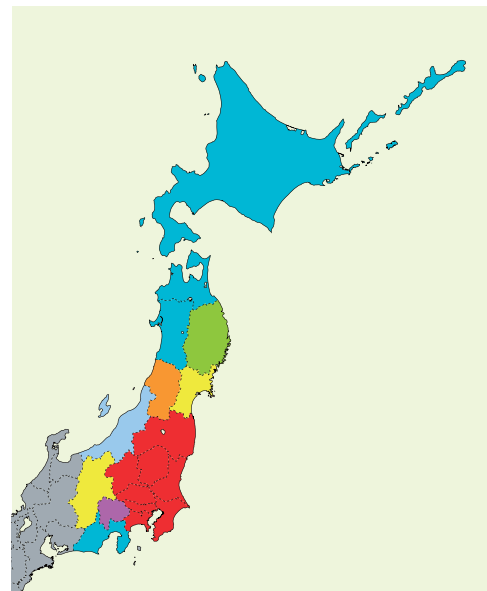
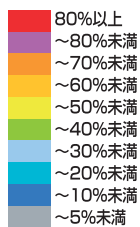


平成 20 年

輸 入



平成 5 年



平成 20 年

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)」より作成

イ 基幹航路寄港数の減少

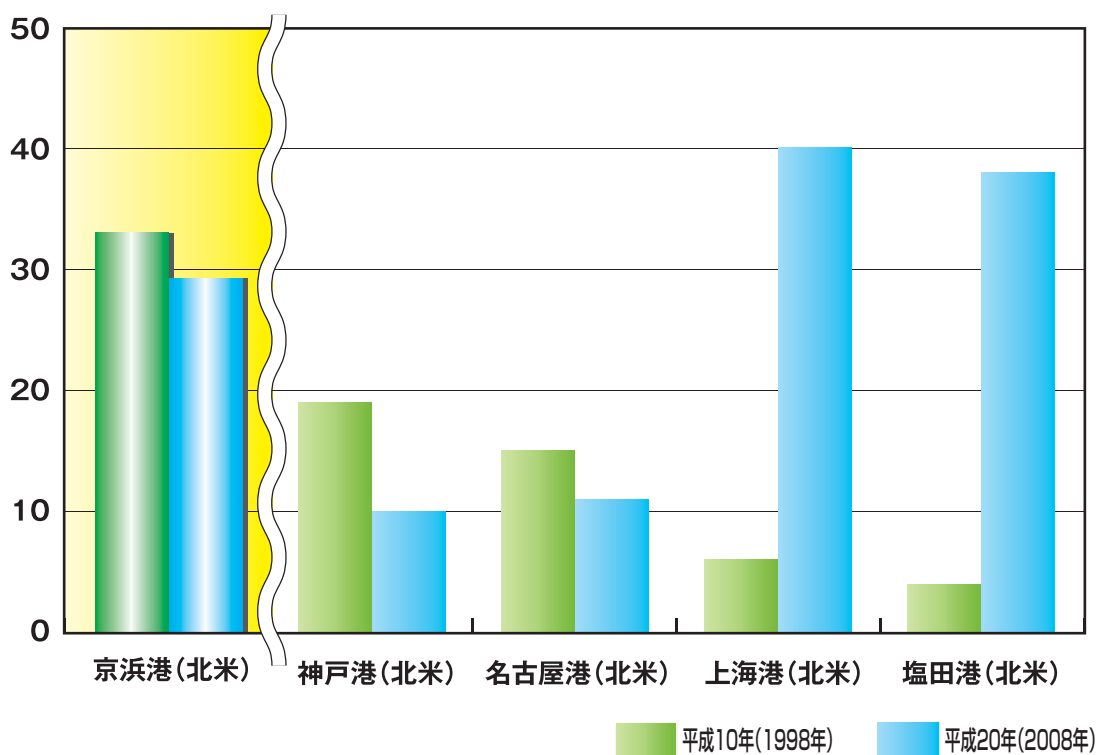
我が国港湾の相対的な地位の低下等により、京浜港における基幹航路の寄港数は減少傾向にある。

北米航路では、1998年から2008年の10年間に、中国諸港への寄港数が急増した。一方、京浜港は33航路から29航路となっている。

欧州航路においても、同様に、中国諸港（塩田、上海等）への寄港数が急増しているが、京浜港は17航路から7航路と減少している。

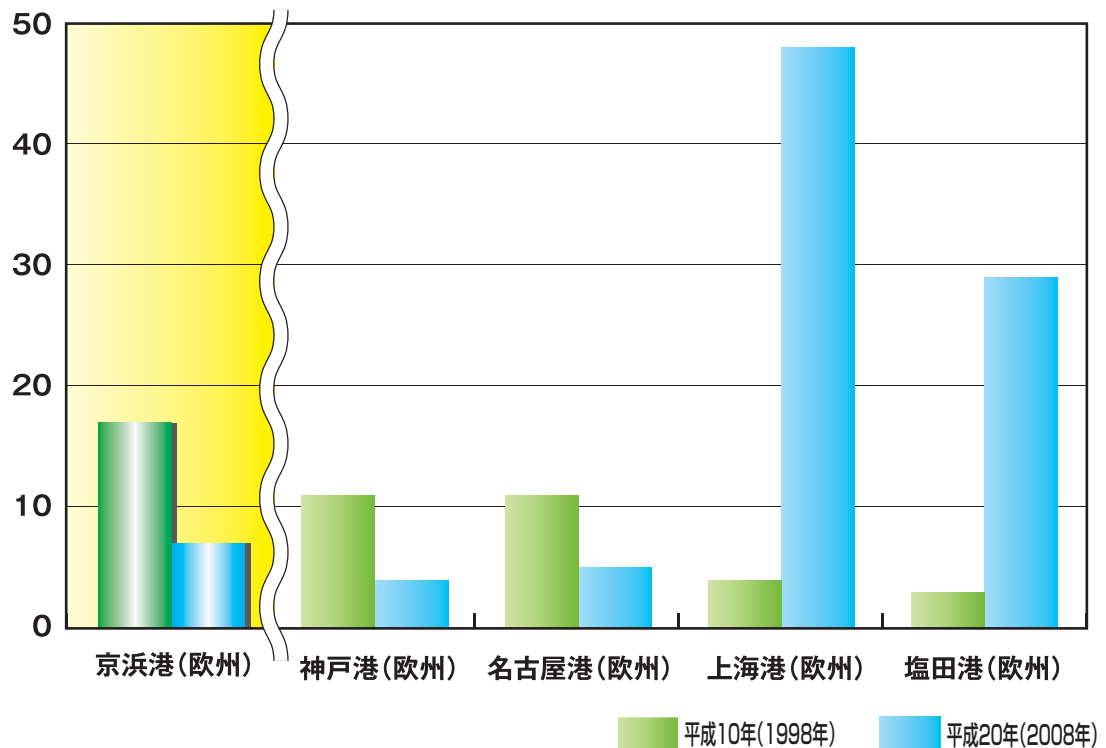
こうした傾向は、他の国内主要港においても同様であり、北米航路、欧州航路のいずれも減少している。

図表 18 基幹航路の寄港数の推移（北米）



資料) 「国際輸送ハンドブック」(平成10年版、平成20年版、オーシャンコマース)より作成

図表 19 基幹航路の寄港数の推移（欧州）



資料) 「国際輸送ハンドブック」 (平成10年版、平成20年版、オーシャンコマース) より作成

ウ フィーダーポート化の進行

アジア諸港の躍進等により我が国に寄港する基幹航路が減少する一方で、我が国発着のコンテナ貨物のうち、釜山港などにおいてトランシップされる貨物の割合（トランシップ率）は上昇傾向にある。平成10年（1998年）時点では、輸出4.1%、輸入6.6%であったが、平成20年（2008年）には、輸出23.0%、輸入14.9%に増加している。（図表20）

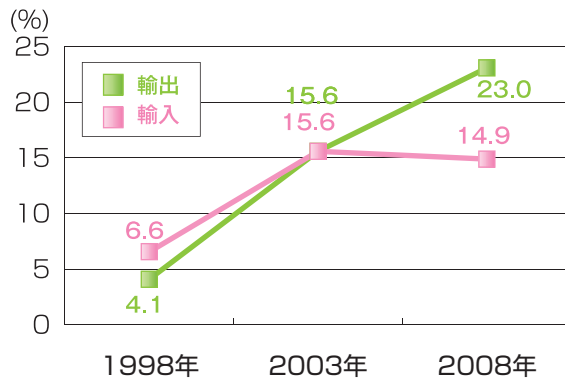
このままの状態が続けば、我が国港湾全体がフィーダーポート化する恐れがある。

京浜港がフィーダーポート化した場合、我が国の輸出入産業は、大きな打撃を受けることとなる。

まずトランシップ港における積替え荷役作業の発生による輸送運賃の上昇、輸送時間の増大に伴う輸出入相手国内における在庫費用の増加等、大幅な追加コストが生じる可能性が高まるとともに、海外港湾における積替作業に伴う貨物の傷み等も懸念される。

こうしたことが、消費財の価格上昇や国内生産の縮小を招き、ひいては我が国輸出入産業の国際競争力低下の要因となっていく。

図表 20 海外トランシップ率の推移（全国）



$$\text{トランシップ率} = \frac{\text{積替貨物量}}{\text{直接貨物量} + \text{積替貨物量}}$$

資料) 国土交通省関東地方整備局HPより

図表 21 所要日数の比較

	京浜港フィーダー	釜山港フィーダー
苫小牧港⇔LA/LB港	11～15日	17～19日
新潟港⇔LA/LB港	11～14日	16～18日

- ※ 平成20年度時点調査
- ※ LA/LB港は、ロサンゼルス・ロングビーチ港
- ※ 国内フィーダーは、毎日運航されているものとした。

エ 主な要因

① 国際貿易構造の変化

先進国の経済成長率が鈍化する一方、中国、東南アジア等の新興国は高い経済成長率を維持しており、今後もこの地域の市場規模の拡大が見込まれている。

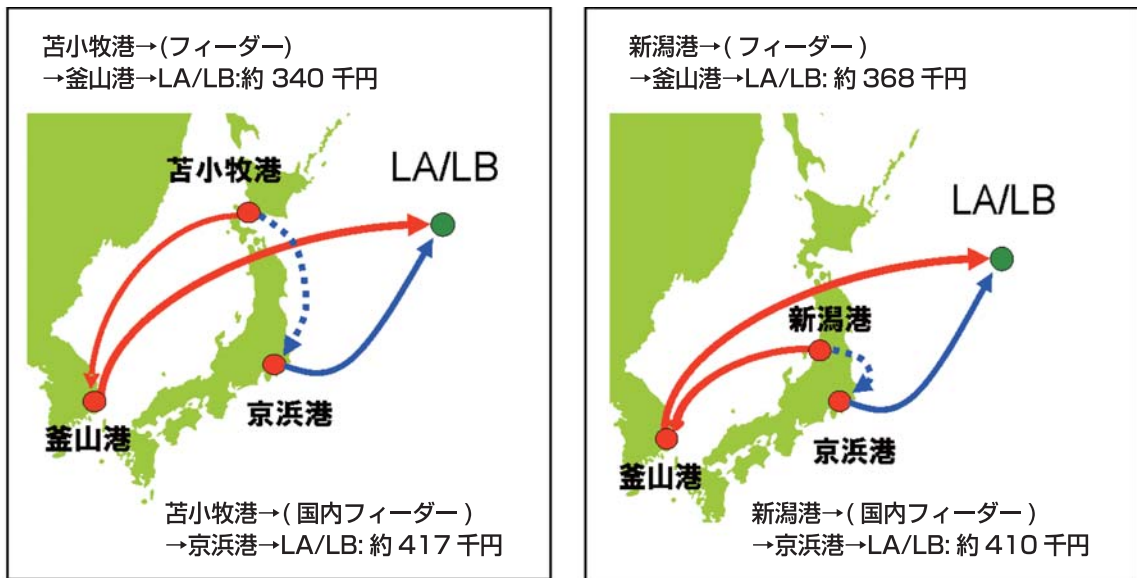
また、アジア諸国の安価な人件費や円高等を背景に、我が国の製造業は、国外への生産拠点の移転を行い、そこからダイレクトに最終消費地へ輸送する傾向がある。

そのため、日中・日韓航路から中国・東南アジアを結ぶ航路の開設が増える等、航路改編や開設の動きがある。このような国際貿易構造の変化により、我が国を経由する貨物量が減少する可能性が高まっている。

② 輸送コスト高及び利便性の低さ

地方港を発着して輸出入する貨物について京浜フィーダーと釜山フィーダーを比較した場合、輸送日数は京浜フィーダーの方が短い（4～6日）ものの、運賃は京浜フィーダーの方が高くなっている。

図表 22 輸送コストの比較 (単位：40 ft あたり)

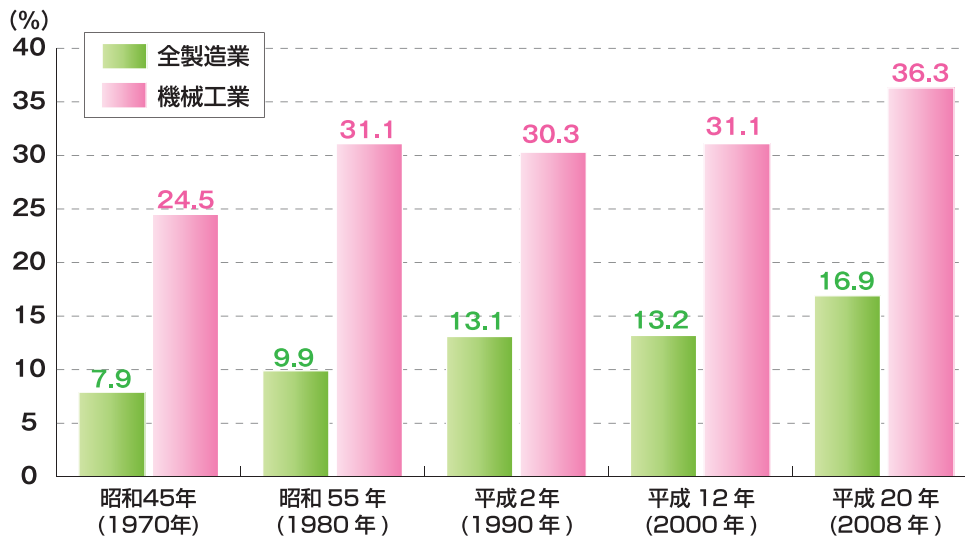


※LA/LBは、ロサンゼルス港・ロングビーチ港
 ※平成20年度時点調査
 ※1USD=100円で計算した。
 ※海上運賃は一例。(利用する船会社等により大きく異なる。)
 ※陸上輸送運賃は、片道の輸送距離×2の半額とした。
 ※国内フィーダーは、毎日運航されているものとした。

(2) アジア地域の経済発展に伴う完成自動車輸送構造の変化

自動車産業は、平成12年(2000年)から平成19年(2007年)の我が国の名目GDP成長分約13兆円のうち6兆円を占めるなど、名実ともに我が国の基幹産業である(経済産業省「産業構造ビジョン2010」)。また、製造品出荷額ベースで、全製造業における自動車製造業の割合や機械工業における自動車製造業の割合はともに増加傾向にある。(図表23)

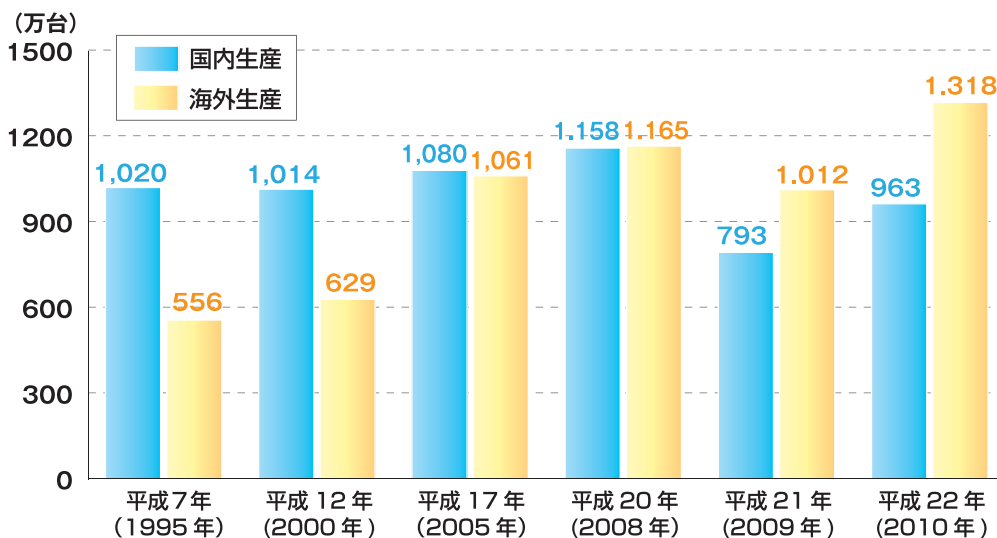
図表 23 自動車製造業（出荷額）の占める割合



資料) 経済産業省「平成20年工業統計表」

一方、日本国内における自動車保有率は減少傾向にあり、保有期間も長期化の傾向にある（日本自動車工業会「2009年度乗用車市場動向調査」）。他方、中国では自動車販売台数が米国を抜いて世界最多になっている。こうした傾向も受けて、日本の自動車メーカーの生産台数は国内生産よりも海外生産の方が多くなってきている。（図表24）

図表 24 日本の自動車メーカーにおける国内・海外生産台数

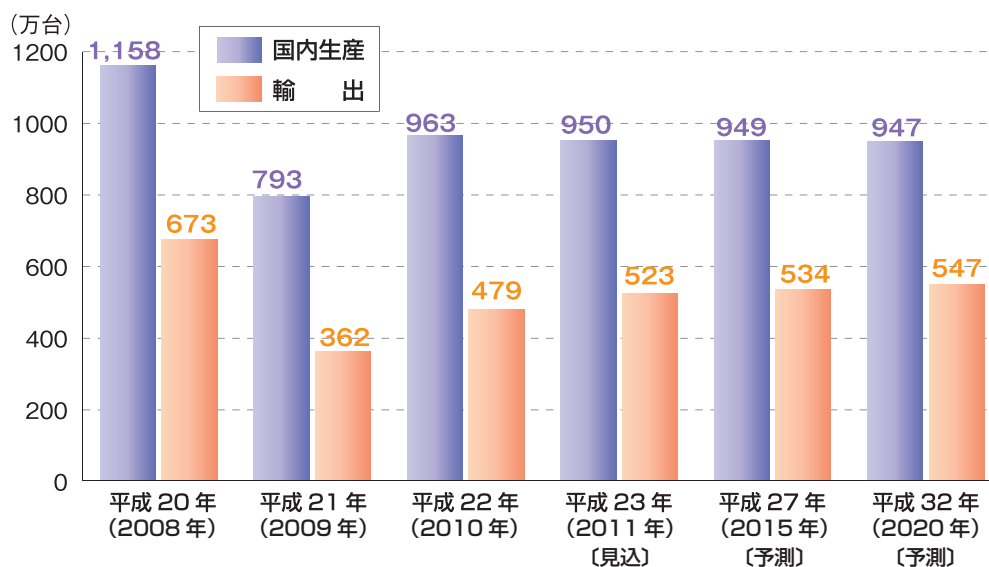


資料) 日本自動車工業会調べ

リーマンショックに伴う世界不況の影響で平成21年（2009年）に生産台数・輸出台数ともに激減しているが、平成22年（2010年）には相当量を回復している。

しかし、平成20年（2008年）の水準にまでは到達していない。国内生産台数は今後もほぼ横ばいで推移するものと推測され、海外生産が増加している傾向も加味すると、完成自動車の輸出は、平成22年（2010年）とほぼ同レベルで推移すると想定される。なお、東日本大震災の影響については、今後の動向を注視していく必要がある。（図表25）

図表25 自動車生産台数・輸出台数の推移と予測（参考）



資料) 総合技研「平成32年における自動車産業予測」より作成

京浜港は東日本最大の自動車取扱拠点として、引き続き、基幹産業である自動車産業を維持していく必要がある。

(3) その他在来貨物の現状

ア 公共在来貨物輸送の現状

港湾の全体的な傾向としてはコンテナ化が進展しているが、荷姿やコスト・時間面等からコンテナ化にそぐわない貨物も依然として存在している。砂利・砂や金属くずのようないわゆる「ばら貨物」、さらには一定規模の荷さばき地を必要とする製材など、取扱は多岐に渡っている。（図表26）

公共ふ頭は、非特定の利用者が非特定の貨物を扱える場所として、多種多様なバルク貨物が扱われており、今後もその機能を維持していく必要がある。なお、機能の維持にあたり、現状の利用状況を注視する必要がある。

図表 26 平成20年（2008年）京浜港公共ふ頭におけるバルク貨物取扱実績

（単位：千トン）

	輸出		輸入		移出		移入	
①	完成自動車	14,670	非鉄金属	596	完成自動車	3,622	砂利・砂	5,084
②	産業機械	2,795	野菜・果物	517	廃土砂	1,852	完成自動車	2,059
③	金属くず	901	完成自動車	515	金属くず	581	セメント	1,968
④	鋼材	670	製材	513	再利用資材	408	紙・パルプ	1,725
⑤	輸送用車両	143	紙・パルプ	266	飲料	171	鋼材	730
—	その他	723	その他	1,467	その他	6,889	その他	6,251
計		19,902		3,874		13,523		17,817

資料) 平成20年港湾統計より作成

イ エネルギー関連産業の変化

資源に乏しい日本は、エネルギー資源の約9割を海外からの輸入に頼っている。(図表27)

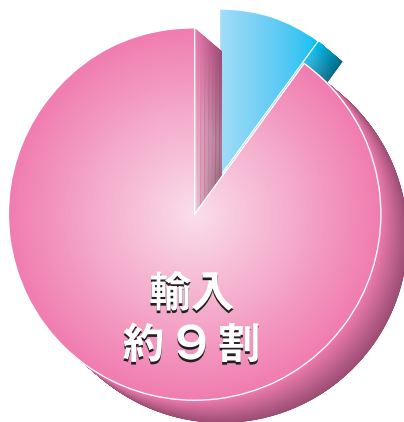
このうち、京浜港で最も輸入量の多い原油については、精製後のガソリン等の石油製品の将来的な国内需要の減少が予測されている。また、中国やインドにおける急速な人口増加に伴い、両国における新たな需要が累積的に増加することも予測されている。そのため、日本の世界的な輸入シェアの逡減傾向が進行することが見込まれ、京浜港内においても、各企業における生産拠点の集約化などが予想される。この傾向は、鉄鉱石や石炭においても同様である。

(図表28)

輸入・生産拠点が京浜臨海部から離れることになれば、現在よりも製品の輸送コストが上昇し、最終的に産業・住民生活へ影響することも懸念される。

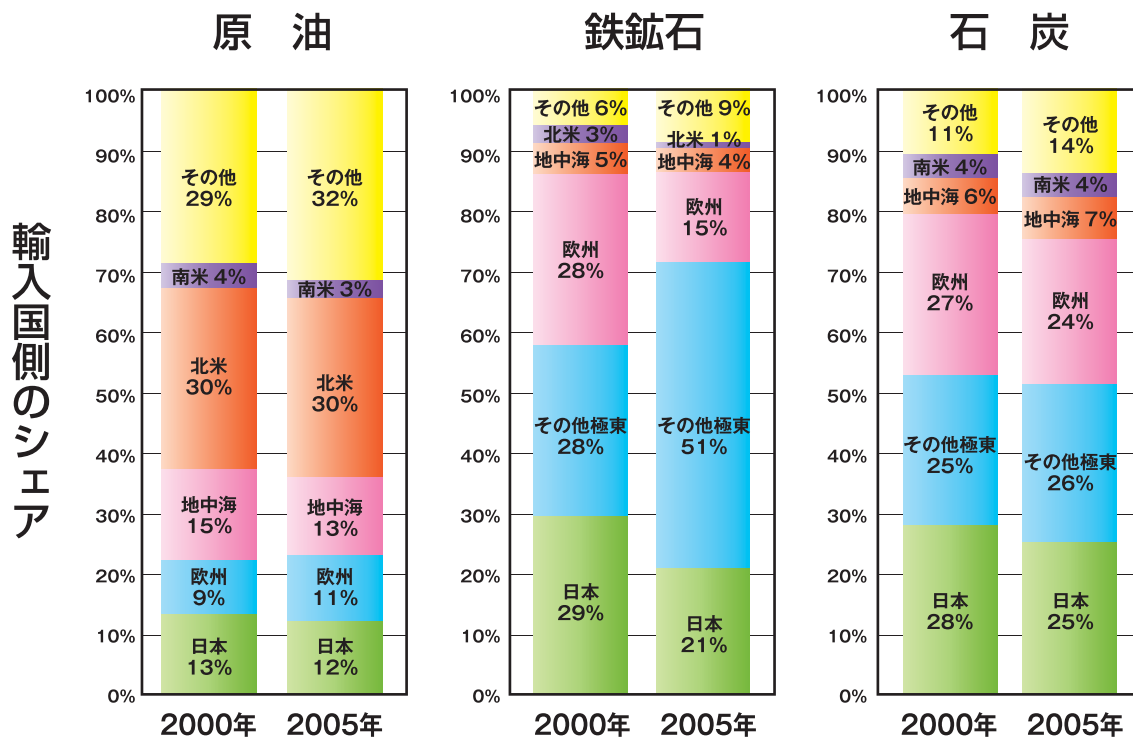
また、一次エネルギー（石炭・原油・天然ガス・水力・再生可能エネルギー・原子力）の最大需要国は、現在はアメリカ合衆国であるが、将来的には中国になるものと予想されている。日本の一次エネルギーの需要はトータルで横ばい状態が続くが、エネルギー資源及びその関連産業が産業全体や住民生活にとって必要であることには変わりがない。京浜港共同ビジョンで政策目標に掲げた「我が国産業の活性化、生活の安定性を確保する」との観点からも、現在の機能を引き続いて維持できるよう、所要のサポートを行っていく必要がある。同時に、中国をはじめとする需要が急増するアジア諸国との「エネルギー争奪戦」をしっかりと下支えする施策を展開していくことが求められている。

図表 27 我が国のエネルギーの海外依存率



資料) 資源エネルギー庁長官官房総合政策課「平成20年度エネルギーバランス表」より

図表 28 主要地域における輸入量シェア(2000年、2005年)の比較



資料) 海運統計要覧より

(4) 東日本大震災の影響

平成23年3月11日に発生した東日本大震災は、東北地方の太平洋沿岸各港に地震や津波による大きな被害をもたらした。各港の港湾施設は軒並み使用不能に陥り、仮復旧までに数カ月を要した。さらに、港湾施設が使用不能になったことなどにより、物流網が寸断されたことから、サプライチェーンに大きな被害を及ぼし、東北地方の物流体系が機能不全に陥るとともに、我が国全体の国民生活や経済・産業に大きな影響をもたらした。

それに加え、震災によって発生した東京電力福島第一原子力発電所からの放射性物質の流出に伴い、海外では貨物や船舶、船員などへの放射能汚染が強く危惧され、日本発のコンテナの安全性について懸念の声があがった。

このような情勢の下、京浜港は、港湾施設に大きな被害はなかったものの、被災港と京浜港を結ぶ内航船の運航が維持できなくなったのをはじめ、京浜港に寄港している基幹航路の一時的な抜港、原発事故に伴う放射能汚染の風評被害等の大きな影響があった。

ア 背後圏である東北地方の貨物への影響

東日本太平洋側の多くの港湾が、地震や津波により被災し、岸壁や荷役機器の損傷等により港湾施設の使用ができなくなり、港湾機能が一時ストップした。

今回の震災を受け、増大している同地方と京浜港間のコンテナ貨物輸送コストの低減を図るなどの震災を踏まえた支援策を実施していくとともに、西日本の一部や東海地方を含む東日本全域から貨物を集約することを目標に、増加傾向にある釜山港での貨物の積替え等、ローカル貨物の流出を防止するための施策を実行していく必要がある。

イ 東京電力福島第一原子力発電所事故に伴う放射性物質飛散の影響

原発事故に伴う放射性物質の飛散の懸念については、国民生活に大きな影響を及ぼすばかりではなく、とりわけ海外の船会社・船主・乗務員からの懸念の声が強く、京浜港の安全性が正確に伝達されない場合、安全性に疑念を持つユーザーが京浜港を抜港し、国際航路ネットワークの維持が困難になる可能性を有している。そのため、京浜港関係者は、危機感を共有し、京浜港の安全性を諸外国に発信するための対応を行ってきたところである。

① 放射線量の測定

福島第一原発の事故発生後、京浜港の利用者の不安を取り除くため、関係者の意見・要望を受け、国は放射線測定にかかるガイドラインを策定した。これに沿い、関係者による数万本にのぼるコンテナの測定が行われた。また、港湾管理者や埠頭会社、埠頭公社は港内の大気や海水の放射線量を測定し、数値を公表するなど、ユーザーの不安を払拭するための措置を講じてきた。

放射線の測定にあたっては、港湾事業者も放射線測定の人員確保に努め、測定に関する技能を有する人員を養成する体制を整えるなど、正に官民一体となって事態の収束に取り組んできた。

事態の収束には今後、長期を要することも想定されるため、据置型の放射線検知施設をコンテナターミナルのゲートに設置し、恒常的な測定体制の早急な構築を図るとともに、放射線測定にかかる経費について国庫による負担を要望している。

据置型放射線検知施設



コンテナ放射線測定状況



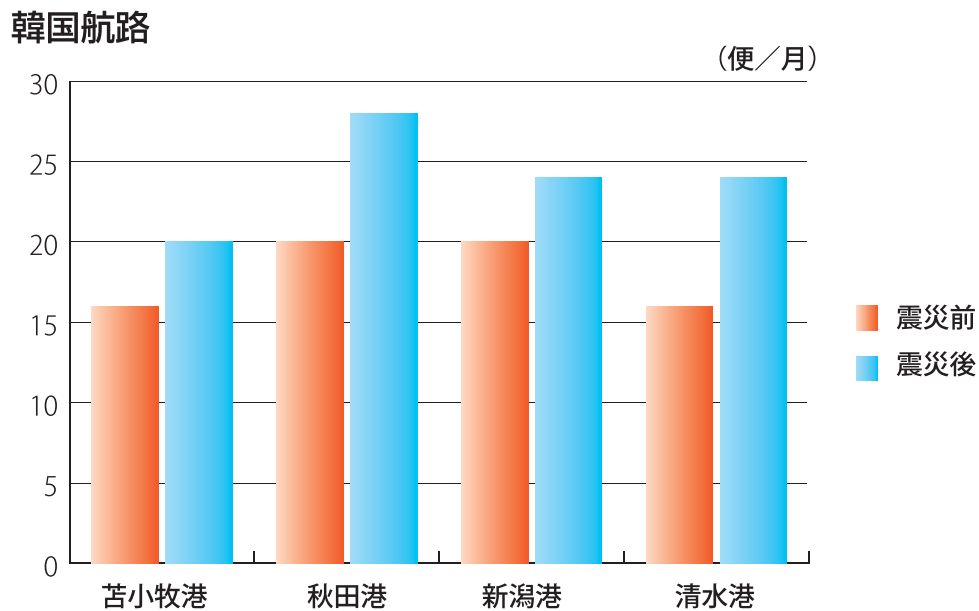
② 放射線測定の証明書の発行

諸外国のユーザーから特に要望の強かった、輸出コンテナの放射線測定に関する証明書の発行を平成23年4月下旬から実施している。この証明書は、国から発表された「港湾における輸出コンテナの放射線測定のためのガイドライン」に基づき、正しい計測方法で計測された数値であることを国と港湾管理者が連名で発行しているものである。

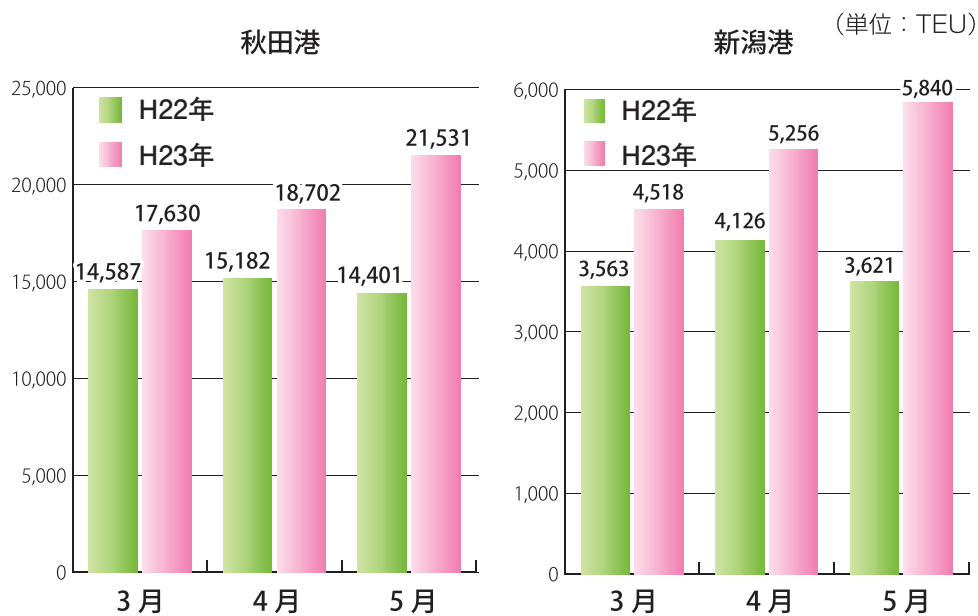
ウ 貨物の流出

東日本大震災の影響は大きく、地震による港湾機能停止に起因するもののみならず、放射性物質の飛散への懸念から、被災港湾への定期航路の寄港地変更や休止等により、東日本の貨物の日本海側から釜山港等への流出が増加してしまっている。(図表29、30)

図表 29 震災前後の東日本諸港の航路便数の推移



図表 30 震災前後の新潟港・秋田港のコンテナ取扱個数の推移



エ 電力の確保

東日本大震災に端を発した今回の原発事故など、大規模災害等で電力需給が逼迫した際にも、企業活動を支える重要な社会インフラである物流施設の機能維持を図ることが非常に重要である。

特に首都圏4,000万人の生活と産業を支える京浜港の機能維持は、日本全体の経済活動を維持する観点から考えても不可欠な要素である。

港の機能維持には、ガントリークレーン、冷蔵・冷凍倉庫等のための、安定した電力確保が必要不可欠である。

そのため、日頃から不測の事態に備え、非常時においても最低限の電力が確保できるよう、意識の啓発を図るとともに、補助電源等緊急時の供給体制の整備の検討を進めていく必要がある。

東京港では、コンテナターミナルにおける自家発電による電力確保の取組を進めており、東京都では、新たなエネルギー体制の構築に向け、天然ガス発電の検討に着手した。

また横浜港では、安定的な物流活動の確保のため、コンテナターミナルへの自家発電機による電力供給を実施しており、LED照明、遮熱・断熱塗装等の導入を検討している。

オ 想定を超えた津波の発生

東日本大震災では、想定を超える高さの津波が発生したことにより、防波堤等がその機能を十分に発揮できず、東北地方の太平洋側港湾は、壊滅的な被害を受けた。

京浜港では、三港がそれぞれ津波の高さを想定し、対策を行ってきたが、この度の震災では、東北地方三陸沖を震源とした地震にも関わらず横浜・川崎港で1.6m、湾奥の東京港でも1.5mの津波を観測した。

そのため、今回の津波について十分な検証を行い、必要な見直しを図っていかねばならないが、その際には、東京湾全体の課題として国や湾内の自治体が連携して取り組んでいく必要がある。

II 京浜港の目指すべき姿

1 京浜三港による連携

釜山港等のアジア諸港の躍進による基幹航路の減少やフィーダーポート化の進行など、京浜港の国際的な地位の低下が顕在化してきている。

こうした状況を放置すれば、京浜港が基幹航路から外れ、我が国経済に深刻な影響を及ぼすとの危機感から京浜港を構成する東京港、川崎港、横浜港は、平成20年3月、京浜港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で合意した。

合意に基づき、共同で広域連携の仕組みづくりの検討に着手するとともに、次の課題に取り組むこととし、現在までコンテナ船の入港料の一元化やコンテナバージの入港料全額免除などの各種連携施策を実施してきている。

◆ 基本合意において取り組むこととした課題

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

◆ 基本合意締結後に実施した主な連携施策

- (平成20年3月 東京都知事、川崎市市長、横浜市市長による基本合意)
- 9月 京浜港利用促進セミナー開催（長野県松本市）
 - 11月 東京湾内を運行するコンテナバージの入港料全額免除
〃 「京浜港広域連携推進会議」設置
 - 平成21年2月 京浜港セミナー開催（東京都内）
 - 4月 コンテナ船の入港料一元化
 - 6月 青森県八戸港との連携協定締結
 - 9月 京浜港利用促進セミナー開催（群馬県太田市）
 - 12月 「京浜港連携協議会」設置
 - 平成22年2月 京浜港セミナー開催（東京都内）
〃 「京浜港共同ビジョン」策定
 - 8月 「国際コンテナ戦略港湾」選定
 - 9月 京浜港利用促進セミナー開催（宮城県仙台市）
 - 平成23年1月 宮城県仙台塩釜港との連携協定締結

2 将来像

(1) 京浜港共同ビジョンの策定

こうした連携施策を推進していくにあたり、今後、京浜港が進むべき方向性について三港で検討を進め、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から意見をいただいて、平成22年2月に「京浜港共同ビジョン」として取りまとめた。

京浜港共同ビジョンでは、京浜港の政策目標と将来像を以下のように示すとともに、その実現に向け、ターゲットを設定し、施策展開の方向性を掲げた。

◆ 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。

◆ 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。

◆ 目標達成に向けた3つのターゲット

- 現在の主な背後圏である東日本の貨物を確実に維持することを目的とする「東日本のメインポート機能の維持」
- 地方港湾から海外の主要港を経由して輸送されている貨物を取り戻すことを目指した「釜山港等に対峙する日本のハブポートの実現」
- 北米航路における京浜港の地理的特性を活かし、国際積替機能の拡大を狙いとした「東アジアの国際ハブポートの形成」

(2) 国際コンテナ戦略港湾の選定

国は我が国港湾の国際競争力を強化するため、更なる選択と集中を行い、重点投資する「国際コンテナ戦略港湾」の公募を行い、京浜港は平成22年8月これに選定された。

国際戦略港湾の計画書では、京浜港共同ビジョンにおける将来像及び3つのターゲットを基本に、次のような目標を設定し、その実現のための9つの基本戦略を掲げている。

◆ 目標

- 釜山港等に対峙する国際拠点港湾の実現
- 航路特性を活かした国際ハブポートの実現

◆ 目標実現のための9つの基本戦略

- ① 国内貨物の集中
- ② 北米など基幹航路の拡大
- ③ トランシップ貨物の拡大
- ④ アジアの成長の取り込み
- ⑤ ターミナルの競争力の強化
- ⑥ グリーンシップ（コンテナバージ）等活用による東京湾広域港湾化
- ⑦ 荷主へのセールス活動、産業立地への取組
- ⑧ 羽田空港再国際化を活用した Sea & Air への対応
- ⑨ 海外への展開（上海、大連、インド、ベトナム等）

3 目標

(1) この計画における目標

今後、京浜港共同ビジョンにおいて設定した政策目標や将来像を目指し、ハード・ソフトの両面から平成40年代前半までに次の目標の達成に向け具体的な取組を進めていく。特にコンテナ物流については、国際コンテナ戦略港湾の目標の実現に向けて、より早期に、貨物集荷策や港湾機能の充実強化などの基本戦略を展開する。

- ① コンテナ貨物集荷策を展開し、国際基幹航路の維持・拡大を図るとともに、アジア諸国の躍進などにより増大するコンテナ貨物や船舶の大型化等に対応するため、コンテナ埠頭の充実・強化を図る。さらに、完成自動車をはじめとする在来貨物の効率的な輸送を確保するため、埠頭機能の充実・強化を図る。
- ② 京浜港の国際競争力を強化し、より良いサービスを低コストで提供し続けるため、三港の一体的な経営を推進する。
- ③ 三港が相互補完しあい、より効率的な物流を行うため、物流機能を支える交通ネットワークの充実・強化を図る。
- ④ 大規模地震災害時における緊急物資の輸送や経済活動を維持する国際物流機能の確保とともに、津波、高潮対策の充実など災害に強い港づくりを推進する。
- ⑤ 低炭素社会の実現に向けた再生可能エネルギーの活用を進めるとともに、親しみやすく美しい海を取り戻し首都圏にふさわしい東京湾を創出するため、水辺環境の再生などに取り組む。

(2) 京浜港の目標とする貨物量

ア 目標貨物量の考え方

平成22年6月に閣議決定した新成長戦略では、これまで経済成長の過程で多くの経験を有し、かつ、国内に世界第2位の規模を誇る経済や環境面や製品安全をはじめ卓越した技術力を有する我が国は、アジアの経済成長に大きく貢献するとともに、日本と世界とのヒト・モノ・カネの流れを円滑化し、アジア市場の一体化を通じてアジアの成長を国内に取り込んでいくことにより大きな成長機会を得ることが必要であるとしている。

そのため、特にコンテナ貨物において、京浜港が基幹航路を維持し、国際海運ネットワークの拠点として機能していく必要があり、国内背後圏のさらなる拡大とともに、近隣アジア諸国から国際トランシップ貨物を獲得することが重要となっている。

将来貨物量の設定にあたっては、まず日本の将来GDPや取扱貨物量の実績等に基づき「ベース貨物量」を推計し、次にコンテナについては、第Ⅲ章の貨物集荷策の展開により戦略的に京浜港へ集荷する貨物の目標値として「戦略貨物量」を設定し、それらを合算した。

ベース貨物量の推計にあたっては、品目ごとに社会経済情勢等との関連性の相関分析を実施し、関連性の高い指標を基に推計した。具体的には次の5手法から選択した。

- ① 時系列直線回帰（農水産品（輸出）、輸送機械（輸入）など）
- ② 関東圏の人口との相関（その他機械（輸入）、食料工業品（輸入）など）
- ③ 我が国のGDPとの相関（その他金属（輸入）、廃棄物廃土砂（移出）など）
- ④ 世界のGDPとの相関（その他化学工業品（輸出）、再利用資源（輸出）など）
- ⑤ 過去10年間の平均（原油（輸出入）、その他鉱産品（輸出入）など）

また、我が国のGDP、世界のGDPについては、平成21年に内閣府が発表した「中長期の道ゆきを考えるための機械的試算」により、世界経済の回復傾向について、「急回復シナリオ」「順調回復シナリオ」「底ばい継続シナリオ」のうち、後者の2つのシナリオを用いて推計を行った。

イ 目標年次

本計画は三港がそれぞれ策定する港湾計画の基本となるものであることから、中・長期的に捉え、目標年次は20年後の平成40年代前半とした。

ウ 戦略的に集荷するコンテナ貨物の考え方

集荷施策により戦略的に集める貨物として、平成20年に実施された全国輸出入コンテナ貨物流動調査等をもとに次の①～③の考え方から推計を実施した。

① 背後圏の拡大によりさらなる集荷が見込める貨物

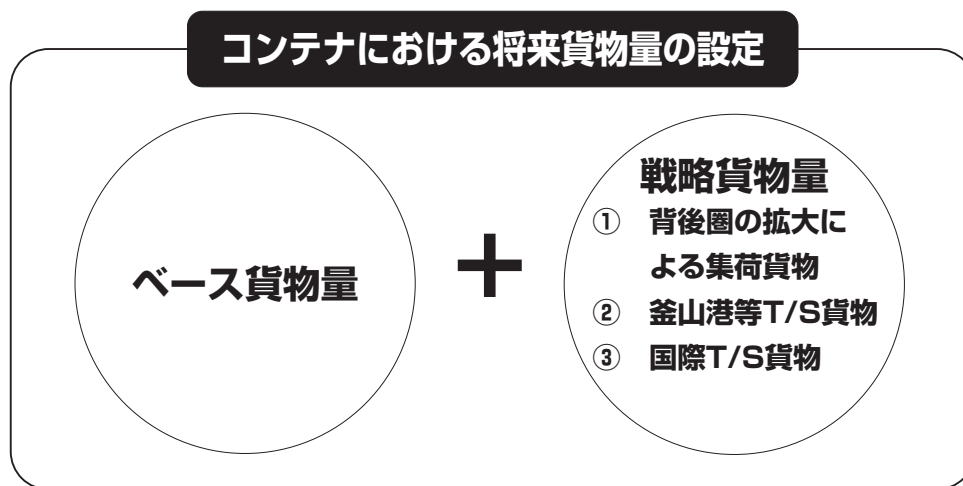
地方の港湾の拡充整備に伴い、国際コンテナ戦略港湾以外の港湾において取扱われている貨物について、京浜港で取り扱うことができるよう貨物集荷策の展開、国内輸送網の強化等により、京浜港利用へ誘導する。

② 現在日本発着で釜山港等の海外港湾でトランシップされている貨物

釜山港等海外港湾でトランシップされている国内発着貨物について、京浜港経由で取り扱うことができるよう貨物集荷策の展開、国内輸送網の強化等により、京浜港利用へ誘導する。

③ 京浜港で取り込める可能性がある国際トランシップ貨物

東アジアのハブポート化を目指し、中国等アジア諸国発着貨物を京浜港でトランシップするよう獲得していく。

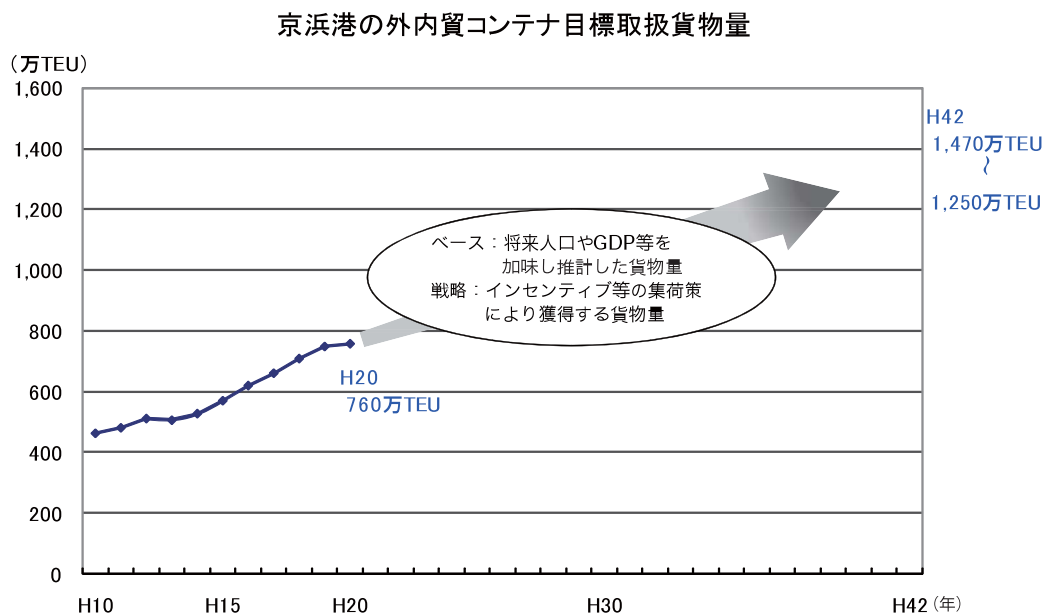


エ 目標貨物量の設定

以上を踏まえ、目標年次における取扱貨物量を以下のとおり設定した。

取扱貨物	現状 平成20年	目標貨物量 平成42年
外貿公共貨物 (うち外貿コンテナ)	11,600万トン 〔9,300万トン〕 700万 TEU	19,600~21,800万トン 〔15,300~17,300万トン〕 1,140~1,300万 TEU
内貿公共貨物 (うち内貿コンテナ)	3,700万トン 〔500万トン〕 60万 TEU	4,400~5,600万トン 〔900~1,400万トン〕 110~170万 TEU
うちフェリー貨物	700万トン	700万トン
外貿専用貨物	8,300万トン	9,500~11,600万トン
内貿専用貨物	8,000万トン	8,300~9,200万トン
合計	31,600万トン	41,800~48,200万トン
うち外内貿コンテナの 三港別取扱貨物量	東京港； 400万 TEU 川崎港； 10万 TEU 横浜港； 350万 TEU 合計； 760万 TEU	東京港； 640 ~ 750万 TEU 川崎港； 40 ~ 50万 TEU 横浜港； 570 ~ 670万 TEU 合計； 1,250~1,470万 TEU

図表 31 京浜港の外内貿コンテナ目標取扱貨物量



III 実現に向けた基本戦略

京浜港は我が国最大の総合港湾として、世界トップレベルの港湾を目指すとともに、引き続き我が国産業の活性化と国民生活の安定に資する港であることを期待されている。

前述した京浜港共同ビジョンや国際コンテナ戦略港湾の目標の実現に向け、特に取扱量が全国の約4割を占める外貿コンテナ貨物に関して戦略的な貨物集荷策を展開していくとともに、躍進するアジア諸港に対峙できるよう港湾利用コストの低減を図っていく。

また、多種多様な荷姿・荷役形態により取り扱われているその他の貨物についても、安全に、安定した環境で取り扱っていく必要がある。

京浜三港の港湾エリアの空間規模は、世界主要港と比較して、三港合わせて同程度であり、広域的な連携をより一層強化して、スケールメリットを活かしながら、既存施設の有効活用を図るとともに、新たな開発空間を確保し活用するなど、将来的な方向性を見据えて、適切な箇所に、適切な規模の施設を配置していく。

1 コンテナ貨物集荷策の展開

(1) コンテナ貨物集荷力の強化

ア 国内の貨物集荷に向けた基本的な考え方

目標とする貨物量を獲得するため、国内においては、東日本（富山県、岐阜県、三重県以東）で生産消費される貨物を主な集荷の対象とする。

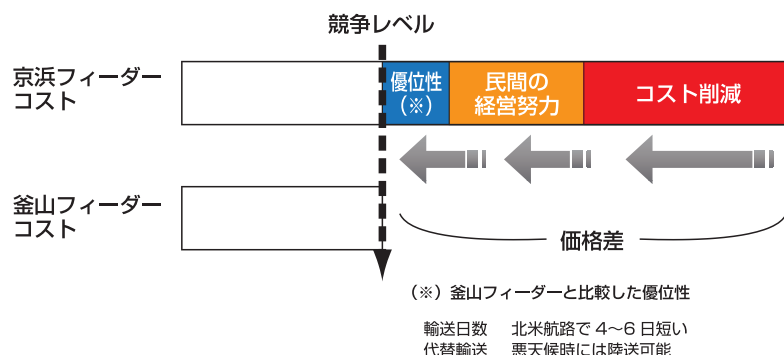
東日本の生産・消費拠点との輸出入に際し、釜山港等を経由して最終目的地に到達するトランシップ貨物、国内と外国との間で、直送で輸出入される貨物をターゲットとして、太平洋側8割、日本海側2割をそれぞれ確保することを目標とするとともに、船会社の寄港地集約化の動向を見ながら、更なる貨物集約の強化を図る必要がある。ターゲットとする地域に応じ、内航フィーダーを主体に鉄道、トラックの各モードを効果的に活用して集荷していく。

① 東日本貨物の釜山港への流出防止

京浜港は、東日本を第一のターゲットとしており、この地域からの貨物集約が重要であるため、京浜港が、政策目標を達成するには、まず、東日本の地方港から釜山港等へのコンテナ貨物の流出を止め、国内貨物の集約を進める必要がある。

そのためには、国内各地から京浜港を経由する場合の輸送コストと釜山港経由の輸送コストとの価格差を縮減するとともに、京浜港の利便性を一層向上し、輸送日数や安定性等の釜山港に対する優位性とあわせ、京浜港利用促進に取り組んでいく。

図表 32 釜山港経由との価格差解消のイメージ



② 国内諸港からの貨物の集約

船会社の戦略として、近年コンテナ船の大型化や寄港地の集約化が進んでおり、我が国においても寄港地の一港化の動きがある。

そのため、基幹航路を維持していくためには、東日本で生産消費される貨物のみではなく、西日本の一部や東海地方を含む国内諸港からの貨物集約の強化に取り組んでいく必要がある。

③ 関係者の連携した施策展開

ア) 集荷促進にあたっての役割分担

京浜港への貨物集約にあたっては、国・港湾管理者・埠頭株式会社・民間事業者それぞれが役割を分担し、それぞれの施策展開により、コスト低減を進めるとともに、利用者サービスの向上を図っていく。

四者の連携により、物流ルートにおけるトータルコストの低減が図られることで、貨物量の増加につながれば、京浜港の取扱貨物の増加によるスケールメリットが発揮され、更なるコスト低減化が図られることになり、より一層の貨物集荷が促進される好循環を作り出すことができる。

イ) 地方港との連携

地方の生産拠点や消費地から京浜港へ貨物を集中させるためには、内航船によるコンテナ輸送の活性化が重要な手段である。その実現のため、地方港を管理運営する港湾管理者との連携・協力体制を構築することは必要不可欠になっている。既に、八戸港の港湾管理者である青森県及び仙台塩釜港の港湾管理者である宮城県とは、内航フィーダー輸送の強化に係る連携体制を構築し取組を進めている。震災による復興支援等を契機に、地方の自治体等との連携体制をより一層深め、東日本地区の荷主等との意見交

換やコンテナ集荷のみにとどまらない内航利用促進に関する施策の検討を共同で実施するなど、京浜港及び連携港相互の利用促進につながる取組を検討していく。

さらに、地域産業の活性化や企業誘致に資する取組など、相互のメリットが生じる状況を見極めながら、さらなる連携対象港を模索していく。

イ 輸送モードごとの競争力強化策

① 内航フィーダー輸送

前述した釜山港経由との価格差を縮小するため、内航フィーダー輸送における輸送コスト縮減策に取り組んでいくが、貨物集荷策の展開に際して、以下の集荷ターゲットを設定し、重点的な取組を進めていく。

ア) 重点集荷地域である北海道、東北地方太平洋側等からの集荷強化

現在、東日本地域（北海道、東北地方等）を発着し、釜山港等で積み替えられ、基幹航路で運ばれている貨物を奪還し、京浜港への切り替えを促進することで「東日本のメインポート機能の維持」を実現する。

そのために、この地域を重点的に集荷する地域と捉え、当該地域を発着する貨物について掘り起こしを行い、集荷力強化を図る。

イ) 内航船による国内物流大動脈の形成

船会社による寄港地絞り込みの戦略から、国内においても日本一寄港化が進んでいる状況である。

そこで、国内主要港から海外主要港を経由もしくは直接輸出入している貨物の獲得を図り、「釜山港等に対峙する日本のハブポートの実現」を推進していく。

具体的には、東日本に加え、西日本の一部や東海地方を含む国内諸港から貨物集荷するために、内航航路ネットワークの充実・強化を進め、内航船による強力な集荷体制を構築し、京浜港を中心とした内航船を介した物流大動脈の形成を目指していく。

図表 34 鉄道フィーダー輸送ルート拡充のイメージ図



イ) ターミナルと鉄道駅との接続性向上

鉄道輸送を活性化するためには、コンテナターミナルと鉄道駅との接続性の向上についても取り組む必要性がある。

具体的には、

- ・ ふ頭内におけるターミナル内車両（無ナンバーシャーシ）による横持ち輸送の実現
- ・ 鉄道駅からのコンテナ貨物のゲート優先入場
- ・ 本牧埠頭駅からターミナル内への鉄道直接乗り入れ（横浜港）等を検討していく。

ウ) インランドポートを活用した効率的な鉄道・トラック輸送の実現

鉄道やトラック輸送による国内フィーダー輸送に係る大きな課題として、輸送コストとともに、空コンテナのピックアップ若しくは、返却のためのコストが大きな負担となっている。

そこで、国が進めるマッチング支援システムの活用や民間事業者のコンテナ輸送に係るコスト縮減策の検証、各地のインランドポートとの連携等、空コンテナ輸送に係るコスト低減策を検討していく。

エ) トラック輸送への高速有料料金の縮減と道路網の整備促進

トラック輸送に際しては、高速道路料金負担が割高な輸送コストを生む一因となっている。そこで、高速有料料金の縮減を国に対して、引き続き働きかけていくとともに、背後圏との交通アクセスの更なる向上を図るため、道路網の整備促進についても国に要請していく。

ウ 国際トランシップ貨物の獲得

① 国際トランシップ貨物の基本的な考え方

国際トランシップ貨物については、まさに釜山港等とのハブポートとしての競争であり、これまで三港各港の港湾管理者は、国際トランシップ貨物の誘致のため、戦略的に港湾施設使用料の優遇措置を行ってきた。

今後とも京浜港が国際ハブポートとしての機能を維持・拡大していくためには、中国（華北・東北・華中地域）から北米向けのトランシップ貨物の獲得をターゲットとし、北米航路のファーストポート・ラストポートに位置するという地理的優位性を活かし、この地域からの貨物の獲得や釜山港等で積み替えられている貨物の獲得に引き続き取り組む。

また、今後はアジアの生産拠点が中国から東南アジアにシフトしていくことが予測されることから、成長著しいベトナムやインドネシア、インド等からの北米向け貨物をトランシップ貨物として獲得することも考え、アジア航路の充実を図っていくことが不可欠である。さらに、これに加え、北米、中南米、オセアニアなど多様な航路網を活用して、トランシップ拠点としての役割を高めていく。

② 国際トランシップ貨物の獲得策

国際トランシップ貨物を獲得するためには、まず、釜山港等躍進するアジア諸港とのコスト差を縮小する必要がある。また、増加した国際トランシップ貨物を安定的かつ効率的に受け入れ、積み替えることが可能な体制を構築していくことが求められるため、次のような取組を行う。

ア) コストの低減

国際トランシップ貨物の集荷促進を図るため、前年度より増加した貨物分について補助を行うことを検討するとともに、今後、港湾運営主体となる会社（公社）が民間ならではの自由度の高い経営手法により、トランシップ貨物を取り扱う船会社に対して個別にニーズを把握し、戦略的な料金設定を行うなど、釜山港等と対峙できるよう、コスト低減を図っていく。

イ) 効率的で安定した積替拠点の形成

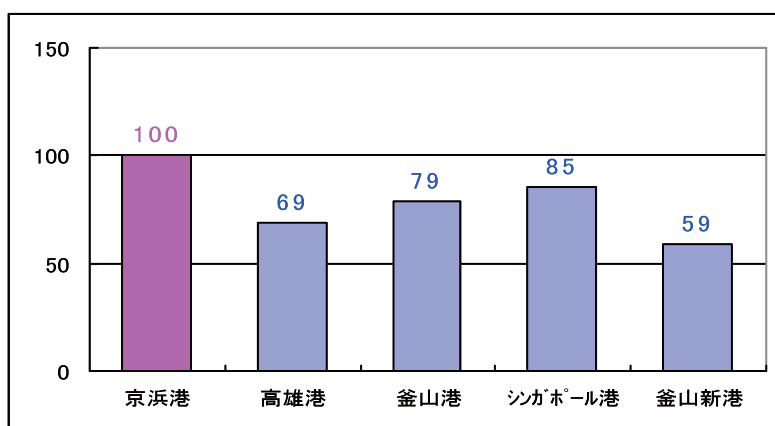
今後、高い経済成長を維持するアジア発着の貨物の増加が見込まれる。この貨物を多様な航路へ効率的に積み替え可能な体制の整備を進めていくことが、国際トランシップ貨物の獲得には不可欠である。

このため、ターミナル一体活用により、複数のコンテナ船を同時着岸できるバースウィンドウ、ガントリークレーンの確保、コンテナを一時仮置きする蔵置スペースの確保等を検討し、柔軟かつ安定的に積み替え可能なシステムの構築に取り組んでいく。

(2) ターミナルコストの低減

これまで、管理者によるインセンティブ措置に加え、東京港埠頭株式会社や財団法人横浜港埠頭公社は、それぞれの経営努力により財源を捻出し、ターミナルリース料を低減してきたが、依然としてターミナルリース料を含むコンテナ取扱料金は、アジア諸港と比較して最大4割程度高い水準にあり、京浜港経由の輸送コストを割高にしている一因となっている。国の強力なバックアップのもとで、採算を度外視して大胆にターミナルリース料を低減しているアジア主要港に対抗していくためには、埠頭会社・公社の経営努力のみでは、限界があるため、戦略港湾としての国の集中的かつ重点的な施策展開も得ながら、取組を推進していく。

図表 35 平成20年（2008年）におけるコンテナ取扱料金の国際比較



資料) 国土交通省HPより作成

ア 公設民営化等による貸付料原価の低減

貸付料水準を低減するためには、ターミナル貸付料で多くの割合を占める、用地使用料、岸壁及びガントリークレーンの減価償却費、固定資産税、利払い等の負担を軽減することにより、貸付料原価を圧縮する必要がある。

特にコンテナ船の大型化に対応した大水深岸壁、メガガントリークレーンなどを持つ高規格コンテナターミナルの整備費は、非常に高額となっており、従来の公社制度のような原価回収を基本とする仕組みでは到底賄えないものとなっている。このため、公共インフラとしての岸壁や背後用地の埋め立てなどの基盤施設の公共整備、荷役機械やコンテナヤードなどの上物施設を民間が行う公設民営（上下分離）方式を徹底し、ターミナル貸付料の原価を大幅に低減させる必要がある。

さらに、国際戦略港湾として超大型船に対応する大水深岸壁の全額国費による整備やガントリークレーンへの補助制度創設なども、国に対して引き続き働きかけていく。

イ 利用促進に向けた戦略的なインセンティブ措置の拡充

現在でも京浜港各港は、ターミナルコストを低減させるため、様々な優遇措置（インセンティブ）を行っているが、今後も、引き続き利用者・貨物の誘致につながるインセンティブなどの戦略的な料金設定の制度拡充を行っていく。

ウ ターミナル貸付料の柔軟化

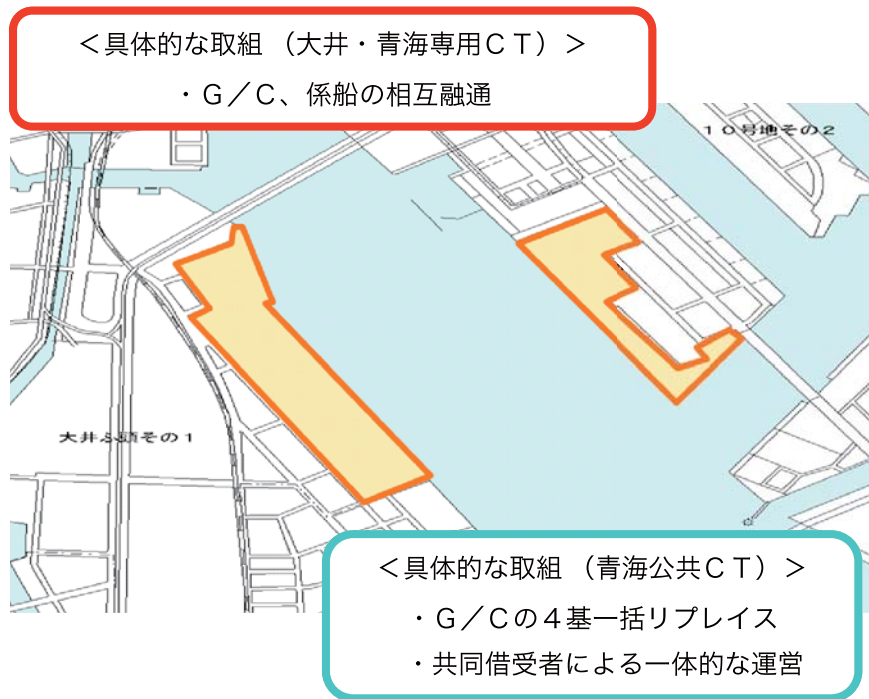
従来、埠頭公社制度においては、コンテナターミナルをターミナル単位で長期定額貸付を原則として運営し、公共ターミナルでは、一般使用として利用に応じた従量制の料金制度で運営を行ってきた。

しかしながら、公共においても、大手の船会社の利用が増え、一方、埠頭公社・埠頭会社において複数の利用者による借受が増加するなど、両社の相違点が少なくなってきており、さらにターミナルの一体的利用を推進する観点からも、利用者の利用形態等に応じた柔軟な貸付形態、料金体系を設け、利用促進、ターミナルの有効活用につなげていく。

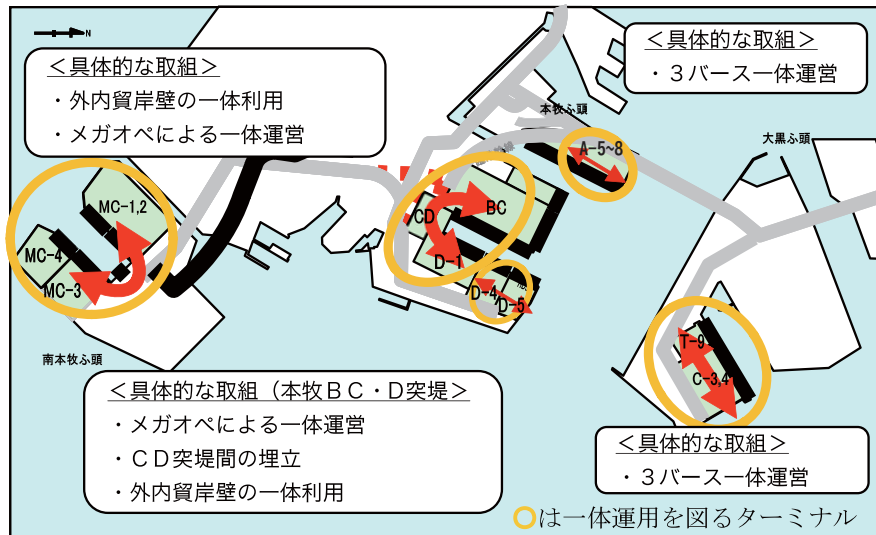
エ 生産性の向上によるコスト低減

国際コンテナ戦略港湾として大量の貨物を効率的に取り扱い、一層の生産性の向上によりコスト低減効果を生み出していくには、施設の有効活用、効率的な荷役などが不可欠である。そこで、ターミナル利用者の意向を踏まえ、岸壁やガントリークレーンの相互融通等による効率化、バースウィンドウの効率的利用等を進めていくことで、ターミナルの再編やターミナルの一体的運営、共同利用を推進し、生産性の向上を図っていく。

図表 36 東京港のターミナル一体的運営の推進のイメージ



図表 37 横浜港のターミナル一体運営のイメージ



(3) 京浜港の輸送効率化と利便性向上のための取組

コスト面の取り組みに加え、京浜港がより利用しやすい港となるよう、平成20年3月、三港で一層の連携を推進することで基本合意し、三港に連続して寄港するコンテナ船の入港料の一元化等の連携施策を行ってきた。

今後も、利用者の利便性を考え、次のような各港がそれぞれ行ってきた取組の連携や統一化を図り、そのメリットをユーザーに還元できるように利用者サービスの向上に係る取組を推進していく。

ア 京浜港の一体化を創出するための横持ち輸送への支援

京浜港は、半径20km圏内の空間規模に立地しており、海外の主要港湾と同規模であるが、三港間の横持ち輸送が発生している。

これは、船会社が寄港する港と荷主から要請される貨物の受け渡し場所が異なる場合があること、輸入貨物が相対的に多い東京港において発生する空コンテナを輸出貨物が相対的に多い横浜港に輸送するケースが多いことなどが要因となっている。

三港を効率的かつ一体的に活用していくためには、三港間における横持ち輸送の円滑化、低コスト化が不可欠である。

これまで、京浜港においては、東京湾内を運航するコンテナバージに対する入港料や港湾施設使用料の大幅な減免等で横持ちコストの削減を行ってきたが、次のような一層の取組が必要となっている。

① 輸送費用の支援

三港の連携メリットを利用者に対し具体的に示していくため、船会社にとって大きな負担となっている三港間の横持ちに係る輸送費用に対し、補助を行う等の支援策を検討していく。

② 東京湾内において運航するコンテナバージ輸送の効率性強化

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、新規に定係地の確保に向けた検討を行っていく。

さらには、京浜港間の横持ち輸送コスト低減を図るべく、バージ輸送に係る港湾施設使用料の更なる減免や取扱量に応じたボリュームインセンティブ等、コンテナバージに係る支援策を拡充する。

③ 京浜港共同バンプールの設置

本牧ふ頭や大井ふ頭等、主要ふ頭周辺に散在するバンプールについて、バンプールの再配置や複数事業者の運営による共同化を推進し、効率的な用地使用を図っていく。

また、川崎港においては、コンテナターミナルや高速道路インターチェンジ等と近接した東扇島のエリアに、バン・シャーシプールの整備を検討していく。

④ 国道357号の整備促進・首都高速湾岸線における社会実験の実施

三港の港湾機能を直結する国道357号について地方自治体の財務状況を考慮し、原則的に国費100%により未整備区間の整備促進を図れるよう国に要望していく。

また、国道357号が整備されるまでの対応として、暫定的に三港間の貨物を首都高速湾岸線で輸送した場合、高速道路利用料金を低減させる社会実験について国と連携して実施することを要望していく。

⑤ 45フィートコンテナ輸送による効率化

国際的に普及が進みつつある45フィートコンテナ輸送について、荷主のニーズも高まっており、京浜港と背後圏を結ぶ高速道路などの主要な幹線道路に拡大する必要があるが、まずは、三港間の輸送の効率化に向け、首都高速湾岸線、国道357号及びこれらの道路と各ふ頭を結ぶ幹線道路への導入の実現化が求められており、今後国と連携して検討を進めていく。

イ サービス水準の向上策

① 効率的な荷役体制の推進

現在、少子高齢化が急速に進む一方で、ターミナルオープン時間の延長等に対応しつつ荷役作業を担う港湾労働者の確保が難しくなる中、個々の作業員の負担が大きくなっている状況がある。

このため、荷役機器の遠隔操作や自動化荷役機器の導入による生産性の向上に向けた検討を関係者とともに進めていく。なお、こうした機器の導入には多額の経費もかかることから国の社会実験化も含め、支援策を検討していく。

② ゲートオープン時間の柔軟化

釜山港などの海外主要港においては、コンテナターミナルの24時間化が図られている。京浜港がサービス面で競争していくことや、ゲート周辺における渋滞混雑を緩和するためには、早朝時間帯等の時間外ゲートオープンの推進など、更なるサービスの拡大を図る必要があり、関係者ととも検討を進めていく。

ウ 物流拠点の集積・強化

企業の原料等の調達・生産・販売活動等の物流のグローバル化が進み、多様化するニーズに対応するためには、円滑な物流ネットワークの構築や物流拠点施設におけるロジスティックス機能の高度化等が求められている。

そのため、集荷力の強化に向け、コンテナターミナルの周辺に立地しているロジスティックス用地を荷主等の物流拠点として利用させる取組を行っていく。

① 荷主のニーズへの対応

施設の老朽化に伴う再整備等に際して、冷凍・冷蔵・定温庫など倉庫の用途の高機能化や搬出入作業時間の柔軟性など、荷主のニーズにきめ細かく対応できるような、効率的な物流拠点の集積を図ることを関係事業者と検討していく。

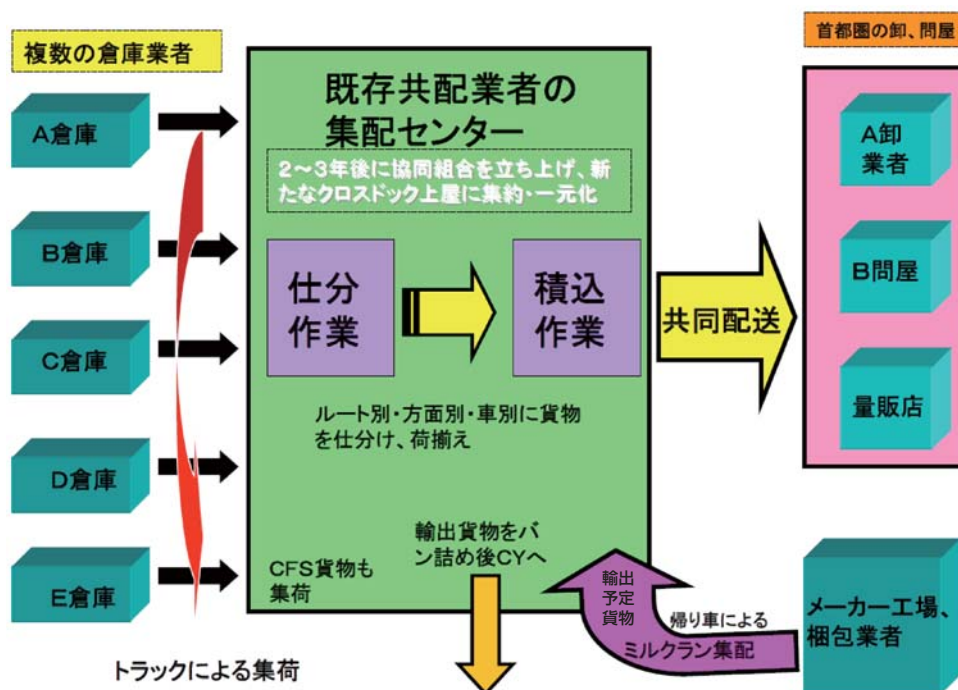
また、コンテナターミナルと背後の物流施設との一体化による機能高度化を図ることで、多様なニーズに円滑に対応するための物流ネットワークを構築していく。

② 物流の高度化

流通保管施設が多数立地している大黒ふ頭において、集積メリットを活かし、物流コスト低減を図るための取組として、平成22年5月から共同配送を実施している。

これにより、荷主のニーズに適合する高品質輸送が可能となるとともに、効率化による輸送コストや環境負荷の低減を図ることが可能となっている。

図表 38 大黒ふ頭における共同配送フロー図



(4) 戦略的なポートセールス

京浜港は、毎年、荷主・船会社等の利用者に対して、セミナーなどを開催し、三港共同してポートセールスを行ってきた。

今後は、更に効果を高めていくため、京浜港として新たなポートセールスの手法を工夫し、実行していく。

また、京浜港の実質的な港湾運営主体となる埠頭会社（公社）が中心となり、営業力を強化するため、営業本部を設置する等、組織体制の基盤の構築を図り、民の視点から効率的なセールス活動を展開していく。既に株式会社となっている東京港埠頭株式会社は、荷主等を訪問し、利用者ニーズを東京港利用船社にフィードバックするなど、自らの経営判断に基づく取組を推進していく。

2 完成自動車及び在来ふ頭の取扱維持・活性化策の展開

京浜港において、輸出貨物における完成自動車のウェイトは大きく、コンテナも含めた京浜港の品目別輸出量のトップは完成自動車である。日本の基幹産業でもある自動車産業を支え、活性化させていくため、積極的な完成自動車の取扱維持施策を展開していく。

また、公共在来ふ頭においては、非特定の利用者が、多種多様な外内貿貨物を取り扱うことが可能な役割を今後も担っていく必要がある。さらに、民間専用ふ頭においては、エネルギー系貨物を多く取り扱っており、首都圏の住民生活や産業にとって不可欠な役割を果たしている。

完成自動車と在来ふ頭における各貨物は、京浜港においてコンテナと同じく着目すべき貨物であり、今後の取扱維持・活性化策を次のとおり進めていく。

(1) 完成自動車の2大輸出拠点の活性化

京浜港の輸出完成自動車において、非コンテナ率は約85%となっており、そのほとんどが横浜港・大黒ふ頭及び川崎港・東扇島ふ頭で扱われている。両ふ頭は京浜港はもとより、東日本の完成自動車輸出拠点であり、今後もその機能が維持されることはもちろんのこと、さらなる活性化が必要な拠点ふ頭である。

今後、「自動車輸出拠点としての京浜港」を積極的にアピールし、さらなる拠点ふ頭の利用の促進及び活性化を目指していく。

東扇島ふ頭・大黒ふ頭における自動車輸出の様子



(2) 外貿における完成自動車の取扱維持方針

ア 新車の扱い

輸出完成自動車のうち、主力である新車の乗用車については各メーカーの立地状況や利用動向に大きく左右される。メーカー主導の輸出については、引き続き利用促進策や新たな輸出拠点（モータープール等）の誘致を展開していく。

一方、輸入については、近年のアジア諸港の経済成長や円高、割安な人件費等の要因により、日本メーカーの生産拠点の海外移転が進んでおり、今後、完成自動車についても海外生産車両の輸入増が想定される。輸出と輸入の取扱量のバランスが取れば、月末月初において波動性のある利用率を平準化することができるため、効率的な施設利用の促進に繋がることも考えられる。また、輸入に伴いターミナルの背後に検査整備施設、部品センター等、新たな施設の需要が創出されると輸送の再構築も含め、すそ野の広い産業となる可能性を持っている。そうした需要にも対応できるよう、必要な土地の確保策などを検討していく。

イ 中古車の扱い

京浜港は輸出中古車の扱いが多いことも特徴のひとつである（平成22年税関統計：輸出自動車の全国合計値における中古乗用車比率11.7%、京浜港の中古乗用車比率18.5%）。中古車の扱いにおいては、モータープールへの搬入等において、新車以上に波動性があることから、そうした動向に十分に対応できるよう荷さばき施設やふ頭用地の確保などの対応を図っていく。

発展途上国ではまだまだ中古車の需要が高く、当面は中古車の輸出需要は増加するものと考えられる。現在、中古車の輸入を禁止（中国商務部「自動車貿易政策」2005年16号令）している中国の動向も含めて、注視していく必要がある。

今後、ユーザーの動向を踏まえながら、外貿における完成自動車の取扱量の維持を図っていく。

(3) 自動車内貿輸送の拠点の維持・活性化

完成自動車は陸送による大量輸送が不可能なため、一定距離以上の国内輸送において内航船による輸送は今後も不可欠である。また、国内輸送におけるモーダルシフトの推進の観点からも、より一層の内航船利用を促進していく必要がある。

京浜港における内貿完成自動車の取扱は、ほぼ全量が非コンテナによるものである。また、その半数以上が公共ふ頭で扱われており、川崎港・東扇島ふ頭、東京港・品川内貿ふ頭地区等、横浜港・大黒ふ頭で中心的に扱われている他、民間バースでも取扱量が大きい。

内貿においても、各ふ頭を完成自動車取扱における拠点ふ頭ととらえ、その機能を維持し、さらなる活性化を図っていく必要がある。

(4) 公共在来ふ頭の機能維持・向上策

公共在来ふ頭には「非特定の利用者が非特定の貨物を扱える」という役割があり、事実、京浜港の各公共在来ふ頭には数多くの船種が着岸し、多種多様な外内貿貨物を、多くのユーザーが取り扱っている。

京浜港は将来像として「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…」を掲げている。今後もあらゆる物資の供給が断たれることのないよう、公共在来ふ頭においてもその機能を維持・向上させていく施策を展開していく。

公共在来ふ頭



とりわけ、供用開始から長年経過しているふ頭においては、あらためて利用状況や施設配置状況を検討していく。その上で、例えば川崎港・千鳥町ふ頭等においては、可能な限り、物資別（荷役形態別）に専用化するバースと従来どおりの一般利用のバースとの棲み分けが行えるよう、施設配置とも連動しながら、誘導策を図っていく。このうち、物資別の専用化を実現したバースにおいては、関係事業者とともに更なる利用促進策を協議・検討していく。

このことにより、京浜港の公共在来ふ頭では、扱いの多い貨物についてはより効率的に利用できる状況を、それ以外の非特定の貨物についても「多様な要請に応えられる」状況を維持していく。

(5) 民間専用ふ頭における機能維持のための支援と臨海部の活性化

民間専用ふ頭は首都圏の住民生活や産業にとって不可欠な役割を果たしていると同時に、ふ頭所有者である各企業は、熾烈な「エネルギー争奪戦」の渦中にある。

さらに、民間専用ふ頭やシーバースにおいては、バースの維持補修や維持浚渫・浚渫土砂の処分等において、資金調達や維持管理コストの最適化等、既存ストックの維持・補修・更新に関して様々な問題を抱えている。

また、船舶の大型化については、コンテナ船・自動車専用船などにおいても同様の傾向が見られるが、民間専用ふ頭を利用する鉄鉱石・石炭を輸送する専用船において、この傾向が顕著となっている。

これらの問題に対し、企業単独では対応が困難なものが多く、行政機関との連携が必要な面がある。とりわけ、エネルギー産業や基幹産業などは、我が国経済と生活の安定に係わる重要産業との位置づけの下、国による民間専用ふ頭の維持・更新あるいは耐震化に関する支援スキーム等を創設するよう働きかけていく。また、大型のタンカーや鉱石船が入港する川崎港においては、ソフト面における必要な支援策を検討するなど、ふ頭所有者の間接的な負担軽減も図っていく。

一方、臨海部は、産業施策・港湾施策・まちづくり施策・観光施策など複数の施策が重なりあう状況にあり、行政機関からの情報発信が必要不可欠なエリアでもある。

京浜臨海部の工場群



このため、各自治体内部はもとより、三都市を総合した臨海部に関する情報の共有化を図り、かつ、企業に対するきめ細かな対応を実施するための相談窓口や情報提供窓口の設置を検討していく。

こうした取組により、多くの民間専用ふ頭の活動を行政として可能な範囲においてサポートすると同時に、新たな企業ニーズにも迅速に対応し、京浜臨海部の活性化を図っていく。

3 使いやすい港づくりの推進

(1) 港湾手続きの一元化

現在稼動している港湾情報システムは、三港それぞれで開発・運用されているため、独自に運用している電子申請においては、京浜港内であっても窓口が異なるなど、三港の統一性が図られていないものもある。

日々の業務において、広域連携の成果をユーザーに還元していくためにも、各種手続きの一元化に取り組んでいく。

入港届等の13項目の手続きについては、国土交通省等により構築された「次世代シングルウィンドウ」への対応等により、全国的な簡素化・統一化・電子化が促進されている。京浜港においても、この機能の活用も含め、更なる利便性の高い港湾の実現を目指し、情報化に関する取組を一層推進していく。

また、国は、平成22年度から「コンテナ物流情報サービス（通称：コリンズ）」の運営を開始し、輸入コンテナヤード搬出可否情報、船舶動静情報、港頭地区の混雑情報、ゲートオープン時間情報、フリータイムまたはデマレージ許可情報の提供を行っている。今後は、こうした情報基盤を有効に活用し、コリンズへの必要な項目の追加等による対応も含めて京浜港の情報提供を充実させていく。

(2) 強制水先の規制緩和

国際競争力強化に向け、コストの低減が求められている中、水先料、タグボート使用料の負担が大きいとの指摘が、主として中国船社からなされている。

そのため、航行の安全を確保しながら他の主要港と同様に、横浜川崎区の水先人乗船基準を3,000総トン以上から10,000総トン以上へと緩和するよう、引き続き国へ要請していく。さらにPEC制度（航海実歴を有する船長に対する強制水先の免除制度）における日本語要件の撤廃についても国に働きかけていく。

(3) 効率的なタグボートサービスのサポート

船会社にとって、タグボートに関する経費は港湾利用コストにおいて相当のウェイトを占めている。一般的な使用料は、タグボートが基地を出発して船舶の離着岸のサポートを行った後、基地に戻るまでの距離・時間に応じて決定する仕組みとなっている。そのため、同じ京浜港内でもタグボート基地から距離の離れたふ頭においては、基地近隣のふ頭に比べ、より大きな負担が生じている。京浜港内で安定したサービスの供給を行うため、現在タグボート基地が付近に設置されていない川崎港における関連整備を検討し、船会社の負担の低減を図っていく。

(4) 地方港との連携強化（再掲）

地方の生産拠点や消費地から京浜港へ貨物を集中させるためには、内航船によるコンテナ輸送の活性化が重要な手段である。その実現のため、地方港を管理運営する港湾管理者との連携・協力体制を構築することが必要不可欠になっている。すでに、八戸港の港湾管理者である青森県及び仙台塩釜港の港湾管理者である宮城県とは、内航フィーダー輸送の強化に係る連携体制を構築し取組を進めている。震災による復興支援等を契機に、地方の自治体等との連携体制をより一層深め、東日本地区の荷主等との意見交換やコンテナ集荷のみにとどまらない内航利用促進に関する施策の検討を共同で実施するなど、京浜港及び連携港相互の利用促進につながる取組を検討していく。

さらに、地域産業の活性化や企業誘致に資する取組など、相互のメリットが生じる状況を見極めながら、さらなる連携対象港を模索していく。

4 物流機能における施設配置の考え方

(1) 現況と特徴

【東京港】

<自然条件等>

- ・河川からの流下土砂の堆積により定期的な浚渫を要するものの風向きが安定しており、風力、潮流等が穏やかで、船舶の停泊や荷役に適した条件を備えている。

<定期航路（コンテナ船）>

- ・欧米の長距離基幹航路のコンテナ船が多数寄港し、近年経済の成長発展が著しい中国や東南アジアなどの航路も集積している国際貿易港であり、また、国内主要港と定期航路で結ばれた拠点港である。

<主要取扱品目（コンテナ貨物）>

- ・輸出入比率では、輸入が7割を占めており、雑貨製品類や食料品、紙類、建設資材など首都圏の都市活動や住民の生活に必要な物資を取り扱っている。また輸出では、OA機器やコンピュータ機器などの付加価値の高い高価格製品類の取扱が多い。
- ・輸入コンテナの9割を首都圏で消費しており、輸出される貨物においても7割は首都圏から出荷されている。

<物流拠点・倉庫等>

- ・全国の1割を占める東京の倉庫面積の大半が臨海部に集中するなど、物流を支える充実した背後機能を有する。
- ・首都圏を中心に高度に発達した海・空・陸の総合物流ターミナルとして、空港や鉄道、幹線道路が整備され、日本各地の主要都市とネットワークで結ばれている。
- ・コンテナターミナルのゲート付近などコンテナ搬出入車両の集中によるふ頭背後の渋滞が発生している。

【川崎港】

<自然条件等>

- ・風向き、風力、潮流等が穏やかで、船舶の停泊や荷役に適した条件を備えている。

<定期航路（コンテナ船）>

- ・寄港するコンテナ船のほとんどが東南アジア等のアジア航路である。

<主要取扱品目（コンテナ貨物）>

- ・東扇島総合物流拠点の形成や我が国最大の冷凍冷蔵倉庫の集積等、付加価値型ロジスティクスへの転換に資する既存ストックを有する。

<物流拠点・倉庫等>

- ・羽田空港に近接し、高速道路網の結節点である浮島1期地区は新たな需要に対応可能な大規模な用地を有する。
- ・公共在来貨物の2/3を完成自動車が占めており、特に輸出については9割近くが完成自動車の取扱となっている。
- ・京浜港で取り扱っている原材料・エネルギー系貨物の大半を占めている。
- ・原油、LNG、鉄鉱石を中心に輸入貨物が圧倒的に多い。実入りコンテナについては輸出入同程度である。

【横浜港】

<自然条件等>

- ・湾口に近く、水深を確保しやすい天然の良港であり、大水深バースの建設・維持に向いている。

<定期航路（コンテナ船）>

- ・北米航路、欧州航路など国際基幹航路が寄港しているほか、アジアの近海航路をはじめ、オーストラリア、中近東、アフリカ、中南米など世界各地を結ぶ航路が多頻度で寄港している国際貿易港である。
- ・我が国における国際トランシップ貨物の9割以上を占める。

<主要取扱品目（コンテナ貨物）>

- ・完成自動車や自動車部品、産業機械等の取扱が大半を占め、京浜工業地帯をはじめ、関東・東海の製造産業を支えている。
- ・在来貨物・コンテナ貨物共に輸出入が均衡している。
- ・神奈川を中心に東海方面の貨物も多く扱い、太平洋ベルト地帯の産業拠点を主な背後圏とするとともに、東北・北海道を含め広く東日本から集荷されている。

<物流拠点・倉庫等>

- ・背後地には多品種の倉庫事業者が集積しており、羽田空港等を利用する国際航空貨物にも対応した多機能型広域物流拠点としての機能を有する。
- ・慢性的にバンプール・シャーシプールが不足している。

(2) 物流施設の配置の考え方

ア 基本的な考え方

- 京浜三港の特徴や既存施設及びこれらの持つポテンシャルを活かし、連携することにより、総合港湾としての強みを発揮する施設配置とする。
- 地震・津波・高潮等の災害にも強い港湾として、各港とも施設の耐震化や災害に強い交通ネットワークの構築等の施設配置と整備を行い、防災力の更なる強化を図るとともに、災害時には三港相互の補完機能を併せ持った施設配置としていく。

京浜港は、多様かつ高機能な港湾施設等が集積しており、それら既存施設の有効活用は、京浜港の更なる機能強化等においては不可欠である。

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、より柔軟な対応を図っていく。

京浜港は、公共・民間施設とも既に高機能施設が集積し、事業者が合理的・効率的な事業を展開している。そのため、現在十分にその機能を発揮し健全である施設は、基本的にその機能を継続することとし、これらの機能を阻害することなく更に発展させるよう、以下の視点を考慮しながら取り組んでいく。

- ・ 視点1：既存施設の充実度、集積度など
 - ・ 岸壁・荷さばき地、道路、バン・シャーシプール、倉庫等の充実度、集積度等を勘案し、三港の既存ストックを活かしながら配置検討することを基本とする。
- ・ 視点2：取扱実績（利用状況）、就航航路数など
 - ・ 施設の補強改良等の機能強化や利用・機能転換などにあたっては、国際コンテナ、バルク・エネルギー、自動車専用船（PCC）、内貿ユニットロードなど、荷役や取扱貨物へ影響を与えないよう、現状を維持しながら発展させる配置検討が必要である。
- ・ 視点3：新規開発等への対応（拡張性・柔軟性）
 - ・ 現況水深や背後地（市街地の接近性）の広さ等の地勢的な状況や利用者ニーズ等を総合的に勘案する必要がある。
 - ・ 施設の補強改良等の機能強化や再編成、利用・機能の転換への対応性の有無など、施設利用の拡張性、柔軟性を加味した配置検討が必要である。

- ・これまで各港内でスペースを捻出していたサポート用地について、三港にまたがった配置の最適化を検討する。
- ・視点4：国際コンテナ戦略港湾の目標達成に向けた対応
 - ・内航フィーダーへの対応
国内各港との内航フィーダーを積極的に活用し、その受入バースは、最も効率的な直線・連続バースの活用による直付方式を継続しつつ、バースウィンドウ不足への対応として、三港の各岸壁で効率的な積替が行えるよう、利用者と調整しながら内航フィーダー船用岸壁を各港に配置する。
 - ・増大するアジア貨物への対応（アジア直行便の充実強化）
新規開発等への対応に優れている川崎港の機能を積極的に活用できるよう施設配置を検討していく。その上で内航フィーダーへの対応を着実にを行うとともに、京浜港内あるいは東京湾内のバージ輸送を適切に運用していく。
 - ・国際トランシップへの対応
国際トランシップ貨物については、航路特性や大水深岸壁などの物理的条件、輸送実績などを踏まえ、横浜港がその中心的役割を担っていく。
 - ・－18mを超える大水深岸壁の整備
－18mを超える大水深コンテナターミナルは、東京湾の湾口に近く、天然水深が30mあり、岸壁建設にあたって浚渫が少なくすむ南本牧ふ頭を拠点として整備する。

イ 三港連携して取り組む施設配置等の考え方

＜交通体系・ネットワークの強化＞

- ・三港間をつなぐ道路ネットワークや内航バージの充実・強化により物理的な一体化を実現する。
- ・広域道路ネットワークの整備、内航フィーダーへの対応強化により三港の集荷力の増強を図る。
- ・ゲート待ち渋滞等の交通混雑緩和のため、空コンテナの保管場所を三港内の適地に確保していく。

＜災害時の対応＞

- ・震災時においても東日本を支える物流拠点としての機能を保つため、耐震強化岸壁の相互利用をはじめ、荷主、船社等への積極的な情報発信など連携体制の強化を推進する。また、津波・高潮対策等についても、情報共有を行いながら連携して取り組んでいく。
- ・震災時における緊急的な対応として、人や物資の輸送を支える海上輸送機能を確保するよう連携を図る。

<地球環境への配慮>

- ・自然エネルギーの活用や環境負荷の少ない荷役機械の導入により、荷主や物流事業者の環境意識の高まりへの対応を図る。
- ・港湾施設等の整備においては、閉鎖性が強い東京湾における良好な自然環境をできる限り維持するため、環境負荷を低減するよう努める。

<施設等の維持管理>

- ・京浜港には老朽化した施設が多数あり、適切な維持管理が必要となっていることから、予防保全型の維持管理に関わる技術の共有化を図り取り組んでいく。

ウ 各港が担う機能等

【東京港】

- ・既存の基幹航路ネットワーク受入対応施設を活用しながら、今後も基幹航路と近海航路等の拠点機能を担う。
- ・世界的な大消費地である首都圏へ生活関連物資等の流通を支える商業港として、質・量ともに高い港湾物流機能を担う。
- ・豊富な道路ネットワークにより、主に東北・北関東方面に対する商業港としての機能を受け持つ。
- ・臨海部に集積した倉庫群を活用し、航空貨物のニーズも視野に入れた高機能な物流拠点としての機能を担う。
- ・完成自動車の国内輸送拠点の一翼を担う。

【川崎港】

- ・背後に広がる冷凍冷蔵倉庫の集積を活かし、今後増大するアジアの輸入貨物の取扱拠点機能を担う。
- ・東京港、横浜港及び羽田空港に近接する地理的特性を有し、陸海空の結節点として、豊富な倉庫群を活かした総合的な物流拠点機能を担う。
- ・完成自動車の東日本の輸出拠点として、また完成自動車の国内輸送の拠点としての役割を担う。
- ・資源・エネルギーの受け入れ施設の集積を活かし、首都圏の住民生活・産業活動を支えるエネルギー拠点としての機能を担う。

【横浜港】

- ・自然条件を活かした、-18mを超える大水深バースの整備により、超大型コンテナ船の受け入れ機能を担う。
- ・既存の基幹航路ネットワーク受入対応施設を活用しながら、今後も基幹航路の拠点機能を担うとともに、オーストラリア、南米をはじめ世界各方面への定期航路を活かした輸送拠点機能を担う。

- ・我が国における国際トランシップの拠点として、北米航路を中心としたトランシップ機能を担う。
- ・完成自動車の東日本の輸出拠点として、また完成自動車の国内輸送の拠点としての役割を担う。
- ・完成自動車や自動車部品、産業機械等を大量に取り扱う京浜工業地帯をはじめ、関東・東海の製造産業を支える工業港としての機能を担う。
- ・様々な業態、品種の倉庫群を活かし、保管・流通加工・配送といった高質な物流サービス拠点として機能を担う。

京浜港における総合物流拠点の主な施設として、①コンテナ貨物対応施設、②公共在来ふ頭（完成自動車、内貿ユニットロード、その他在来ふ頭）の配置について、基本的な考え方を次に示す。

5 コンテナターミナルの施設配置等

(1) アジア地域における国際コンテナ航路の見通し

アジアのトレードにおいて、中国の輸出・輸入貨物量は、相当程度のシェアを占めており、世界各国の船社は、今後とも中国から輸出される貨物をターゲットにした航路体系を構築していくと予想される。急速に整備が進む中国港湾の現況をみると、中国を発着する貨物は、直接本船に搭載されて輸送されるものと考えられる。

また、中国同様世界の製造拠点として台頭すると考えられるASEAN地域や、成長著しいインド、バングラデシュを発着する貨物については、現状はシンガポール港を中心としたネットワークが構築されており、当面はこの体系が崩れることはないと考えられる。

このような動向のもと、基幹航路についてみると、まず東アジア－欧州間の欧州航路は、ASEAN諸国における発着貨物の取扱の他、インド、中東、地中海諸国など、東アジアから欧州に向かう途中、荷卸しを行う港湾が多数存在することから、コンテナあたりの輸送コスト縮減のため、今後も超大型船の投入が続くと考えられる。

一方、東アジア－北米間の北米航路については、北米諸港における港湾整備の状況やパナマ運河の拡張を考慮すると、10,000TEU積前後の大型船の投入が進むものと考えられる。

我が国港湾への寄港については、製造業の海外進出の動向や近隣諸外国と比較した経済成長等、不確定な要素は多いが、関東圏に関しては、当面、人口増加が続くこと、我が国の中において最大の経済拠点であり、消費拠点であること等を考慮すると、今後も大型船・超大型船の寄港が見込まれる。

我が国と近海諸国との間の輸送については、中国、韓国など近隣諸国との輸送において、荷主企業は、リードタイムを重視していることから、大型船による大量輸送よりは、中小型船による多頻度輸送を好む傾向にある。そのため、当該航路に大型船の投入は想定しにくい。我が国とASEAN諸国等との東南アジア航路においては、航路距離が中国航路等と比較して長いこともあり、寄港地が増加する。そのため、小型船では十分な輸送力が確保できないことから、中型船(4,000TEU～6,000TEU積程度)の投入が想定される。

(2) コンテナターミナル整備の方針

ア コンテナ船の大型化への対応

海外主要港における大水深バースの建設やパナマ運河の拡張が進んでくるとなどから、今後基幹航路では、10,000TEU積以上の大型船・超大型船の就航が増加していくことが確実である。

また、今後東南アジア航路においては中型船(4,000TEU～6,000TEU積程度)の投入が想定される。

＜対応方針＞

- 基幹航路の維持・拡大のため、パナマ運河の拡張等を視野に入れた10,000～12,000TEU積船に対応する水深16m級の大水深バースを整備していく。
- コンテナ船のさらなる大型化に対応できる水深18m超の大水深バースも整備していく。
- 東南アジア航路の主力船舶や今後就航が予測される船舶に対応した必要規模の岸壁整備を行う。

イ アジア貨物の増大への対応

中国をはじめとする近隣アジア諸国の貨物は、今後も経済発展とともに増加が見込まれる。

シャトルサービス、ホットデリバリーサービスの増加やサプライチェーンマネジメントの進展により、定時性・高速性が求められ、多頻度・少量輸送への対応が必要となっている。

＜対応方針＞

- ターミナル面積の拡充を進めていく。
- 燃料消費や荷役作業の効率が良い生産性の高い最新鋭の機器の導入を促進するなどして、ヤード内荷役の効率化を図っていく。
- 物流施設の機能高度化、バン・シャーシプールの適正配置等により、ふ頭背後機能の強化を行う。

ウ 内航フィーダー貨物への対応

戦略的に貨物集荷する施策やモーダルシフトの進行により、内航フィーダー船利用貨物の増加や内航フィーダー船の大型化に対応していく必要がある。

＜対応方針＞

- 内航フィーダー船は、本船着岸岸壁への直付けを基本とするが、フィーダー船に対応したバースウィンドウが不足する場合は、横持ちロスの少ない効率的な内航フィーダー船用岸壁の整備を行う。

(3) 各港の具体的な施設配置の方向性

ア 東京港

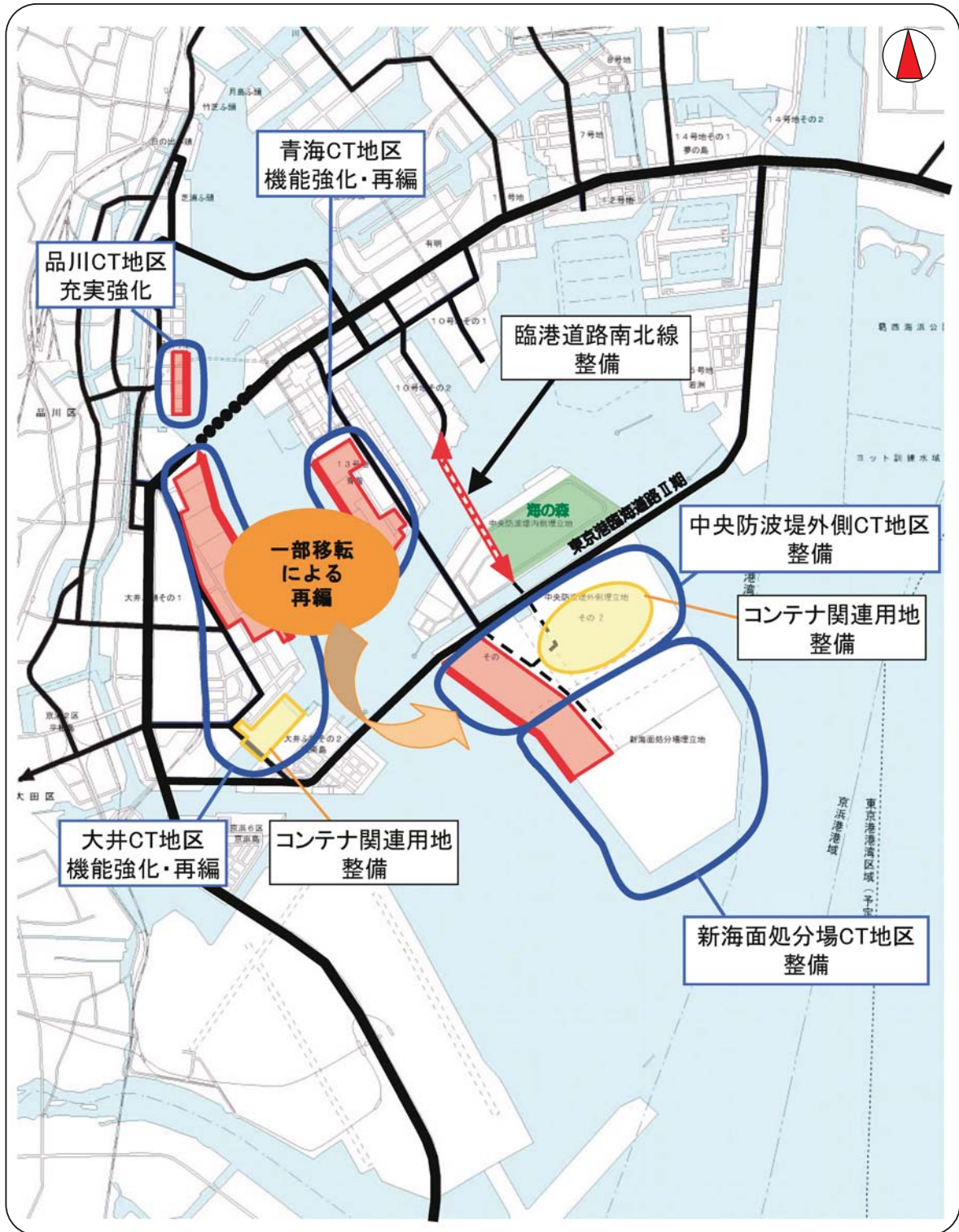
<主要課題>

- ・コンテナ船大型化及び増大するアジア貨物への対応
- ・ふ頭用地や港湾関連用地などのヤード不足への対応
- ・ふ頭背後の道路混雑など交通ネットワークへの対応

<施設配置等による対応の方向性>

- ・大井、青海ふ頭などの既存ふ頭と、その背後倉庫施設等の集積を活かしながら、引き続き、北米、欧州、アジア等の貨物に確実に対応することができる首都圏メインポートとしての役割を担うとともに、戦略的に取り組む内航フィーダー貨物やさらに増大するアジア貨物に的確に対応するための施設整備を着実に進めていく。
- ・現在整備中の中央防波堤外側コンテナターミナルC1（-11m）、C2（-16m・耐震）の完成（平成25年度完成予定）にあわせ、既存大井、青海ふ頭の借受者の協力を得て、当該ターミナルへのシフトを行い、これに伴い借受者不在となったターミナルを種地として、大井あるいは青海コンテナふ頭の機能強化・再編に取り組む。
- ・既存の大井、青海コンテナふ頭の機能強化・再編は、基幹航路の充実とアジア、近海航路等の充実を図るため、ターミナル再編としてヤードを横方向（バース延長を伸ばす方向）に拡張するとともに、岸壁の増深やフィーダーバース機能の整備などに取り組む。
- ・また、中央防波堤外側コンテナターミナルC3（-16.5m・耐震）及び新海面処分場コンテナターミナル並びに背後の物流拠点等の整備に取り組み、大井、青海コンテナふ頭の再編とともに、中央防波堤外側、新海面処分場コンテナターミナルの充実を図る。
- ・コンテナターミナルのゲート付近などコンテナ搬出入車両の集中によるふ頭背後の渋滞は、大井コンテナ関連用地の埋立など新たな用地の確保による、バン・シャーシプール等オフドック機能の拡充などにより対応していく。
- ・また、中央防波堤外側、新海面処分場地区の開発に伴う新たな交通需要に対応するとともに、震災時に海上輸送基地となる耐震強化岸壁と内陸部とを結ぶ臨港道路南北線等の臨港道路の整備を推進する。

図表 39 東京港コンテナふ頭の再編



イ 川崎港

<主要課題>

- ・増大するアジア貨物への対応
- ・ふ頭用地や港湾関連用地などのヤード不足への対応
- ・コンテナ貨物に加え、近接する羽田空港との連携への対応

<施設配置等による対応の方向性>

○物流機能を強化するエリア

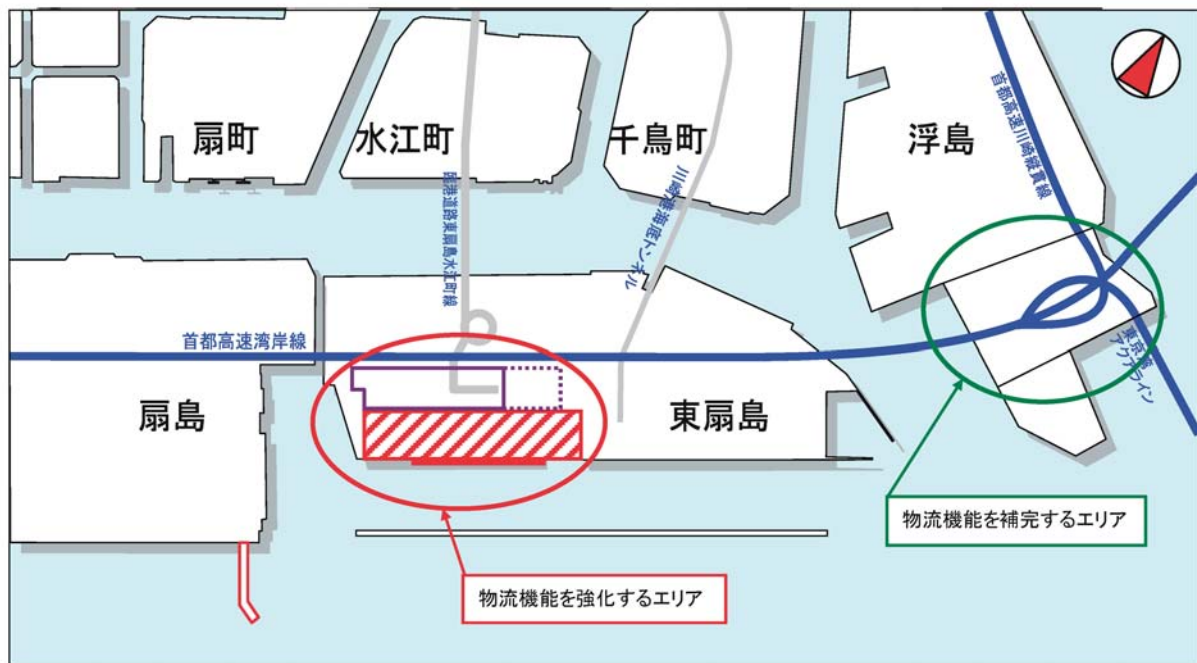
- ・川崎港コンテナターミナル及びその背後の東扇島総合物流拠点等倉庫の集積を活かしながら、戦略的に取り組む内航フィーダー貨物やさらに増大するアジア貨物に的確に対応するための施設整備を着実に進めるとともに、コンテナターミナルの充実を図る。
- ・コンテナ2号岸壁（-14m～-15m・耐震）の整備に取り組み、震災時の国際物流機能の維持、充実を図る。
- ・施設整備の進捗に併せ、港湾計画に定めている臨海部物流拠点の形成を図る区域の見直しを行い、効率的な運営を促進していく。
- ・東京港・横浜港に近接する地理的特性を活かし、東扇島において、京浜港のどのターミナルからも効率的に利用可能となる高機能なバン・シャーシプールなどオフドック機能の拡充を図る。
- ・現在整備中の臨港道路東扇島水江町線の整備促進はもとより、新たな開発に伴う交通需要に的確に対応していく。

○物流機能を補完するエリア

- ・浮島1期地区において、増大するコンテナ貨物や隣接する羽田空港との連携を考慮し、新たな土地利用の検討を行う。

これらにより、京浜工業地帯の中心的役割に加え、コンテナ輸送にも対応した総合港湾を目指していく。

図表 40 川崎港のコンテナ貨物に対応した施設配置の方向性



ウ 横浜港

<主要課題>

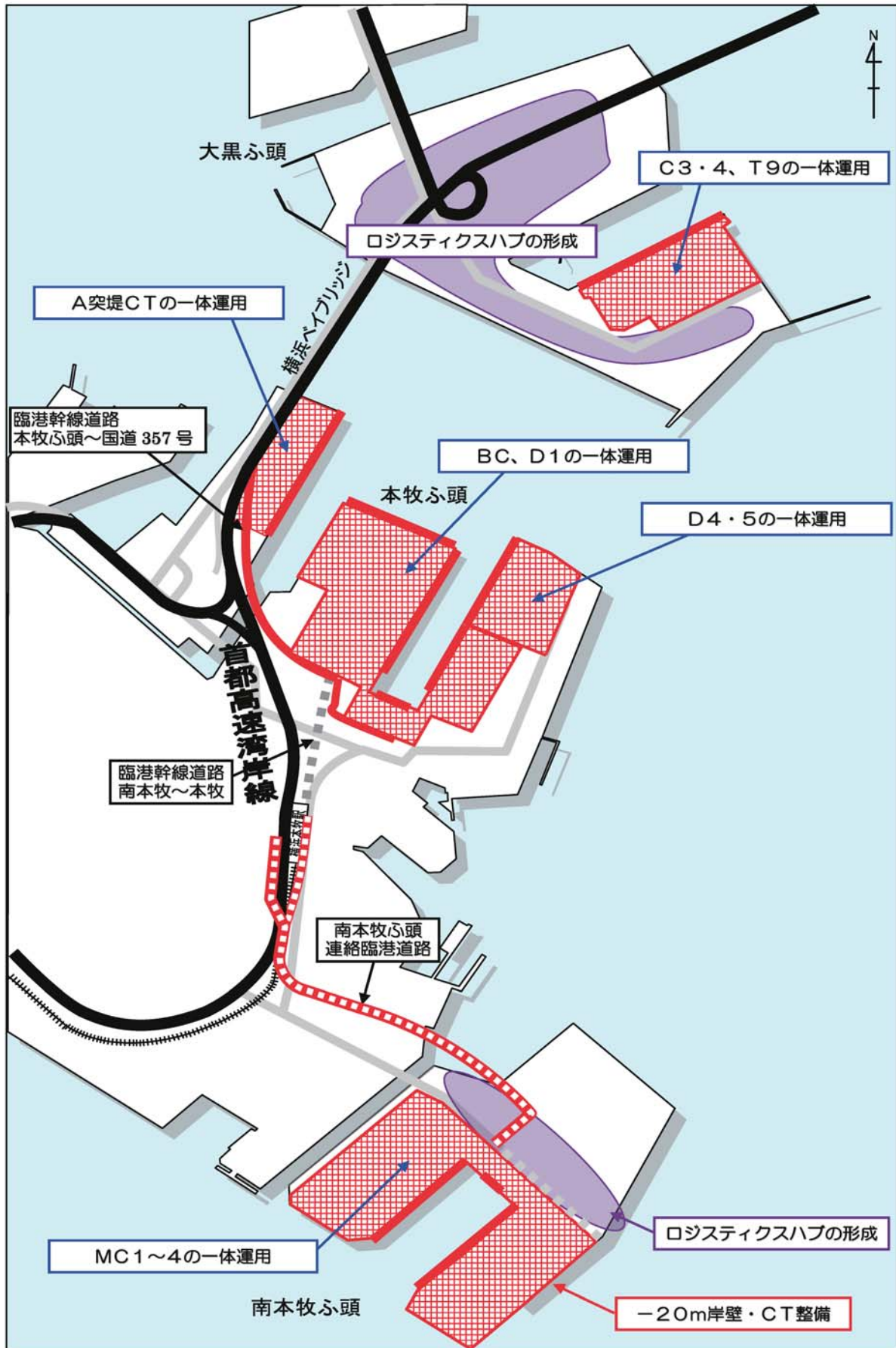
- ・コンテナ船の大型化及び国際トランシップ貨物への対応
- ・港湾関連用地などのヤード不足への対応
- ・ふ頭間連絡及び背後圏とのアクセス強化
- ・コンテナターミナルと連携したロジスティクスハブの形成

<施設配置等による対応の方向性>

- ・基幹航路や世界各方面への航路網を活かした輸送拠点、国際トランシップの拠点として効率的な運用を図るため、ふ頭ごとにターミナルの一体化を推進するとともに、コンテナ船の大型化や貨物の増大に対応するため必要な施設整備を着実に進めていく。
- ・本牧BCターミナルは、隣接するD1ターミナルとの一体運用を図り、それに合わせてC突堤及びD突堤間の基部埋め立てを行い、物理的一体性を高めていく。また、本船のバースウィンドウの確保や連続バースによるトランシップを実現するため、BC-2バースの整備を行う。
- ・本牧ふ頭D4・5ターミナルについては、国際トランシップ貨物輸送の一翼を担うため、利用者の動向を踏まえてターミナルの一体運用を促進する。
- ・本牧ふ頭A突堤のターミナルについては、近海航路拠点としてターミナルの一体運用により効率的利用を推進する。
- ・南本牧ふ頭は、今後のコンテナ物流の戦略的拠点として、国内唯一の水深20m岸壁を擁する世界最先端高機能の先駆的な国際海上コンテナターミナルの形成を図るため、MC1～4について共同オペレーターによるターミナルの一体運用を図り、内航フィーダー船用岸壁と一体となったハブポートを目指す。
- ・大黒ふ頭は、C3・4、T9ターミナルにおける岸壁、ガントリークレーンの効率的な一体運用を図る。さらに、横浜港流通センター（Y-CC）をはじめとするふ頭内の物流施設群と円滑な物流ネットワークの構築を図り、国際競争力を強化する。
- ・新規施設の整備や老朽化した施設の更新に伴い、上屋・倉庫等の再配置を検討し、大黒ふ頭や南本牧ふ頭にロジスティクスハブを形成する。また、バン・シャーシプールなどオフドック機能の拡充を図る。
- ・適切な施設配置を行っていく上で必要となる土地需要に対応するため、老朽化した施設の機能転換や新たな海域の埋立て、海面処分用地等の活用により新たな空間を確保していく。
- ・ふ頭間の連絡強化、道路混雑の緩和、環境負荷軽減のため、南本牧ふ頭連絡臨港道路の整備などふ頭間を結ぶ道路の整備を促進する。
- ・背後圏とのアクセス強化を図るため、横浜環状南線、横浜湘南道路とともに、東名高速に接続する横浜環状北線・北西線については、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。

図表 41 横浜港の施設配置の方向性



6 公共在来ふ頭の施設配置等

(1) 完成自動車

京浜港の在来ふ頭における完成自動車の外貿取扱量は、全国の約15%のシェアがある。

外貿、特に輸出に関しては大黒ふ頭と東扇島ふ頭の2つのふ頭で大勢を占め、内貿に関しては、東扇島ふ頭、品川ふ頭及び10号地その2ふ頭で大勢を占めている。

このことから、多くの自動車の輸出を行っている大黒ふ頭と東扇島ふ頭を自動車外貿輸送の拠点として位置づけるとともに、グリーン物流の観点から自動車の国内海上輸送を充実するために、大黒ふ頭、東扇島ふ頭、品川ふ頭、10号地その2ふ頭等を自動車内貿輸送の拠点として位置づけていく。

今後も完成自動車は、拠点ふ頭を中心とした公共在来ふ頭の主要な取扱貨物であると考えられ、さらに、自動車の荷役を効率的に行うためには、岸壁背後に広いスペース等が求められており、完成自動車を優先した施設の配置を検討する必要があるため、利用事業者の動向やニーズを踏まえながら、荷役の効率化を目指し、改善を含めた機能強化等に適切に対応していく。

<主要課題>

- ・荷役効率向上のための対応
- ・ふ頭用地や港湾関連用地などのヤード不足への対応

<施設配置等による対応の方向性>

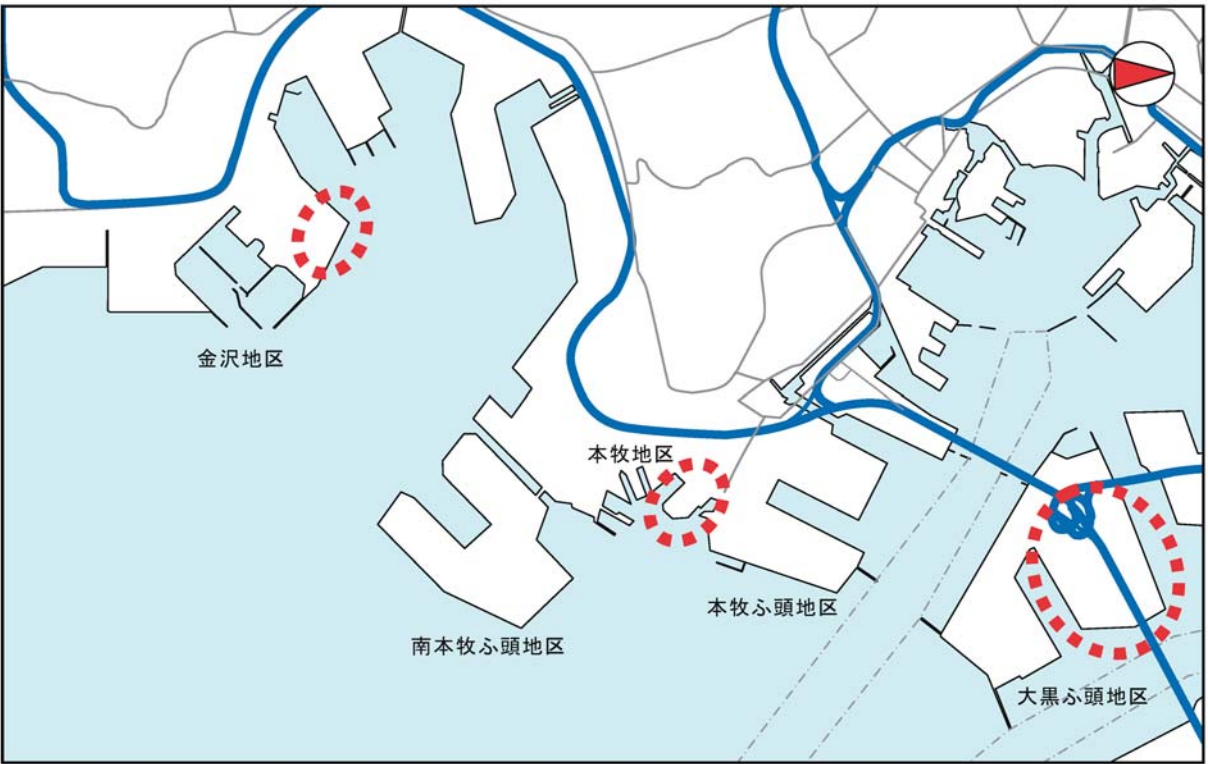
【川崎港】

- ・利用事業者や利用船舶の状況並びに既存ふ頭施設の状況や背後地の広さ等を勘案し、機能強化や再編など適切に対応していく。
- ・モータープールや屋根付の立体駐車場の整備等、ヤード不足への対応や荷役の効率化を目指し検討を行う。

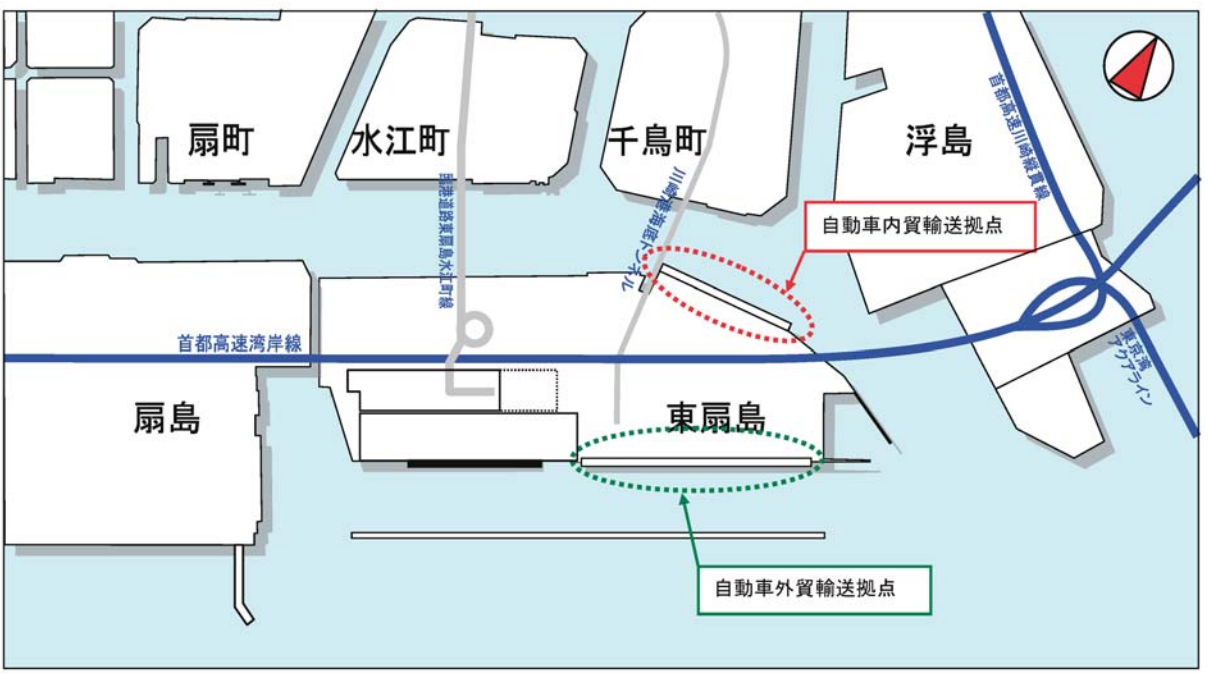
【横浜港】

- ・北米～アジアのハブ港として、2隻同時着岸によるトランシップ荷役効率の向上を進めるため、複数船舶の同時着岸が可能となるバース延長の確保の検討を行う。
- ・立体駐車場の整備等、ヤード不足への対応や荷役の効率化を目指し検討を行う。
- ・公共ふ頭において、必要に応じて自動車専用船に対応した施設の改良等を行う。
- ・民間ふ頭においては、輸出基地としての大きな役割を担っており、引き続き、その役割を担っていく。

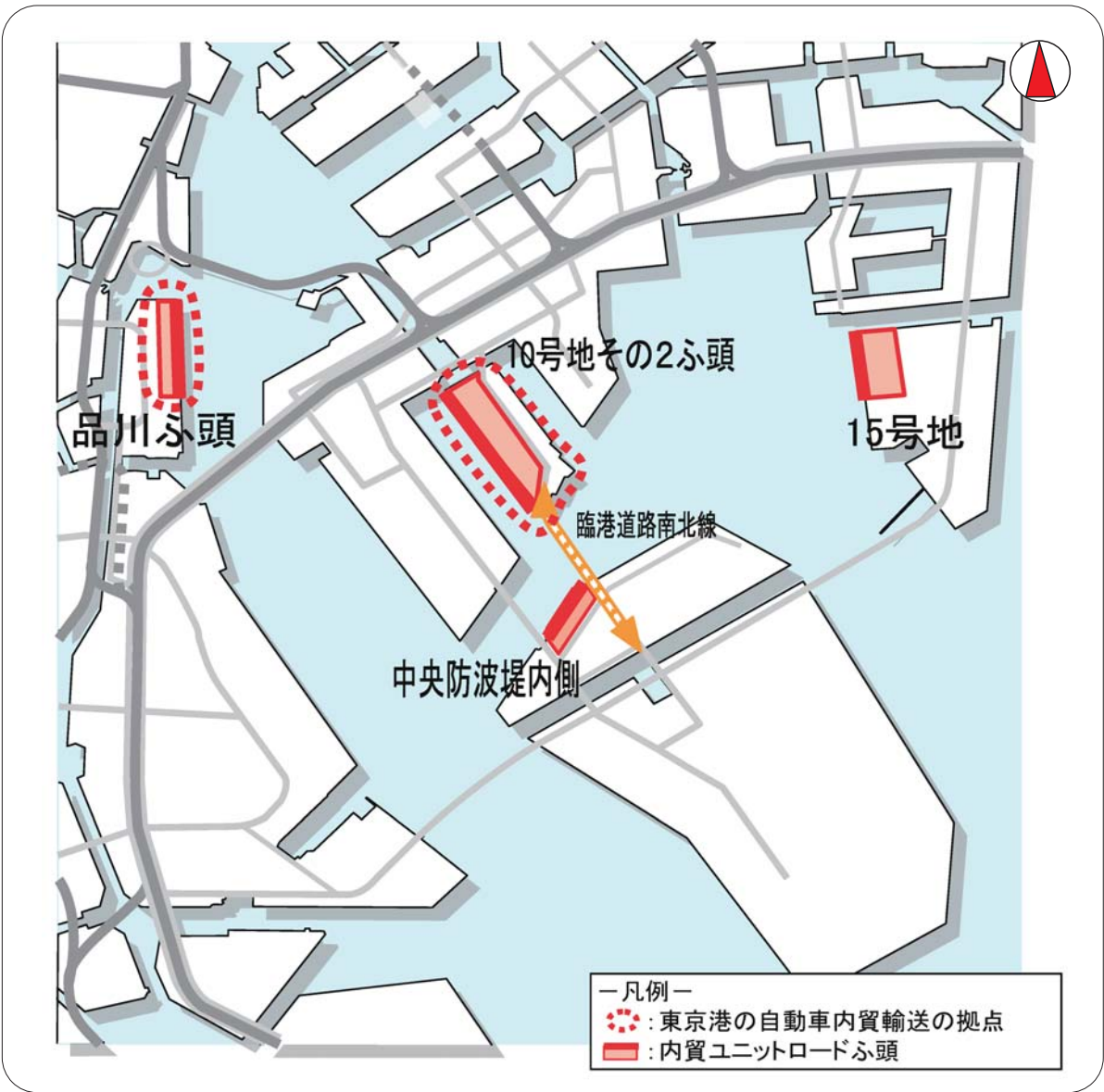
図表 42 横浜港自動車輸送拠点の検討



図表 43 川崎港自動車輸送拠点の位置付け



図表 44 東京港の自動車内貿輸送の拠点 (イメージ)



(2) 内貿ユニットロードふ頭

内航海運では、貨物のユニット化など輸送革新が進展しており、また、ユニット貨物を輸送するRORO船も大型化の傾向にある。RORO船の荷役は、従来の荷役形態と比較して、背後にシャーシ置場用の広いスペースを要するため、内貿ユニットロードふ頭は恒常的にヤードが不足している。また、これを補完するため、ふ頭外にシャーシプールを設置しているが、新たな需要増に対応しきれていないことが内貿ユニットロード貨物の伸び悩みの一因となっている。

このため、荷捌施設の拡大や岸壁の増深などのふ頭機能の増強、再編を図っていくことが必要である。

【東京港】

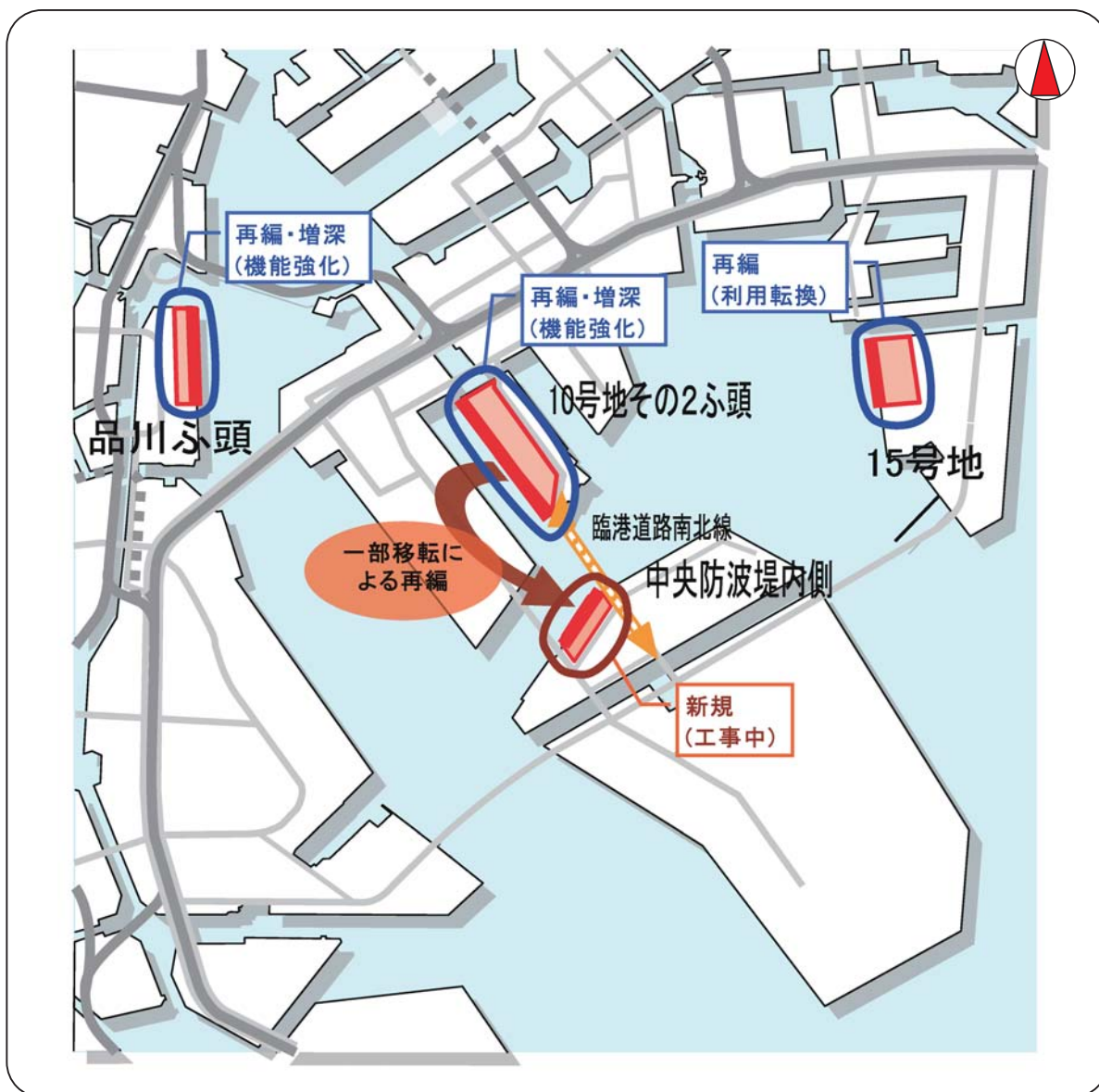
<主要課題>

- ・ RORO船大型化及び増大するユニット貨物への対応
- ・ ふ頭用地や港湾関連用地などのヤード不足への対応
- ・ ふ頭背後の道路混雑など交通ネットワークへの対応

<施設配置等による対応の方向性>

- ・ 利用事業者や利用船舶の状況並びに既存ふ頭施設の状況や背後地の広さ等を勘案し、機能強化や再編など適切に対応していく。
- ・ 品川ふ頭は、施設の老朽化対策に合わせ、岸壁の再構築（増深、耐震化）や上屋等の更新など、機能強化の整備を進める。
- ・ 新規整備中の中央防波堤内側ふ頭X4、X5（-9m）の整備を進め、完成後には10号地その2ターミナルの利用者の協力を得て、当該新規ターミナルへシフトするとともに、10号地その2ターミナルの空きバースを種地として、岸壁の増深、耐震化及び背後地の上屋、ヤード等の整備などの再編を進めていく。
- ・ また、取扱貨物量の増大及び新たな交通需要に対応するとともに、震災時に海上輸送基地となる耐震強化岸壁と内陸部とを結ぶ臨港道路南北線等の臨港道路の整備を推進する。
- ・ 15号地若洲ふ頭は、利用状況に応じて、既存施設の利用転換を図っていく。

図表 45 東京港・内貿ユニットロードふ頭の再編イメージ



(3) その他在来ふ頭

京浜港において、多品種の在来貨物を取り扱っているふ頭としては、青海ふ頭、10号地ふ頭、若洲ふ頭、品川ふ頭、東扇島ふ頭、千鳥町ふ頭、大黒ふ頭、本牧ふ頭などがあげられる。

また、ドルフィン・ブイにおける原木や出田町ふ頭における野菜・果物の取扱のように、背後地と直結した貨物の取扱に特化したふ頭も存在する。

在来ふ頭はコンテナ荷役が主流となる以前から利用されている施設が多く存在し、老朽化が大きな課題となっている。

ア 施設配置の方針

公共在来ふ頭は、コンテナ貨物とは異なる様々な荷姿である貨物を取り扱うとともに、背後の荷さばき地の配置状況などにも左右されることから係留施設の能力については取扱貨物量との相関だけで測り切れるものではない。

公共在来貨物の目標年次における取扱貨物量は増加傾向にあるが、貨物や荷役形態の動向を見据えながら施設を再配置することで、ふ頭全体の荷役の効率化を図ることが可能となるため、現状の施設配置にて対応していくものとする。

イ 施設配置の方向性

ふ頭の再編を検討する場合には、物資別の専用化なども視野にいれて、荷役の効率化を考慮した対応を図っていくものとする。

例えば千鳥町ふ頭のように、荷姿が異なる多種多様な貨物が混在し、荷役動線の錯綜による非効率化が生じているふ頭においては、施設物資別専用化を視野に入れ、係留施設と背後の荷さばき地を一体的に再配置することで、荷役効率の向上を目指していく。

7 三港の連携を強化する交通体系のあるべき姿

(1) 京浜軸の形成

ア 陸上輸送

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り、有料道路の料金体系も支障となって、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、交通渋滞を招いており、輸送時間やコストの増加につながっている。

このため、国道357号の整備促進を要望し、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が減少し、交通渋滞が緩和されることで、環境負荷の低減にもつなげることができる。

また、三港内の骨格となる道路網の充実強化についても、国道357号や京浜港と背後圏のアクセスを担う広域交通ネットワーク、さらにはふ頭施設整備の状況にあわせ、整備を進めていく。

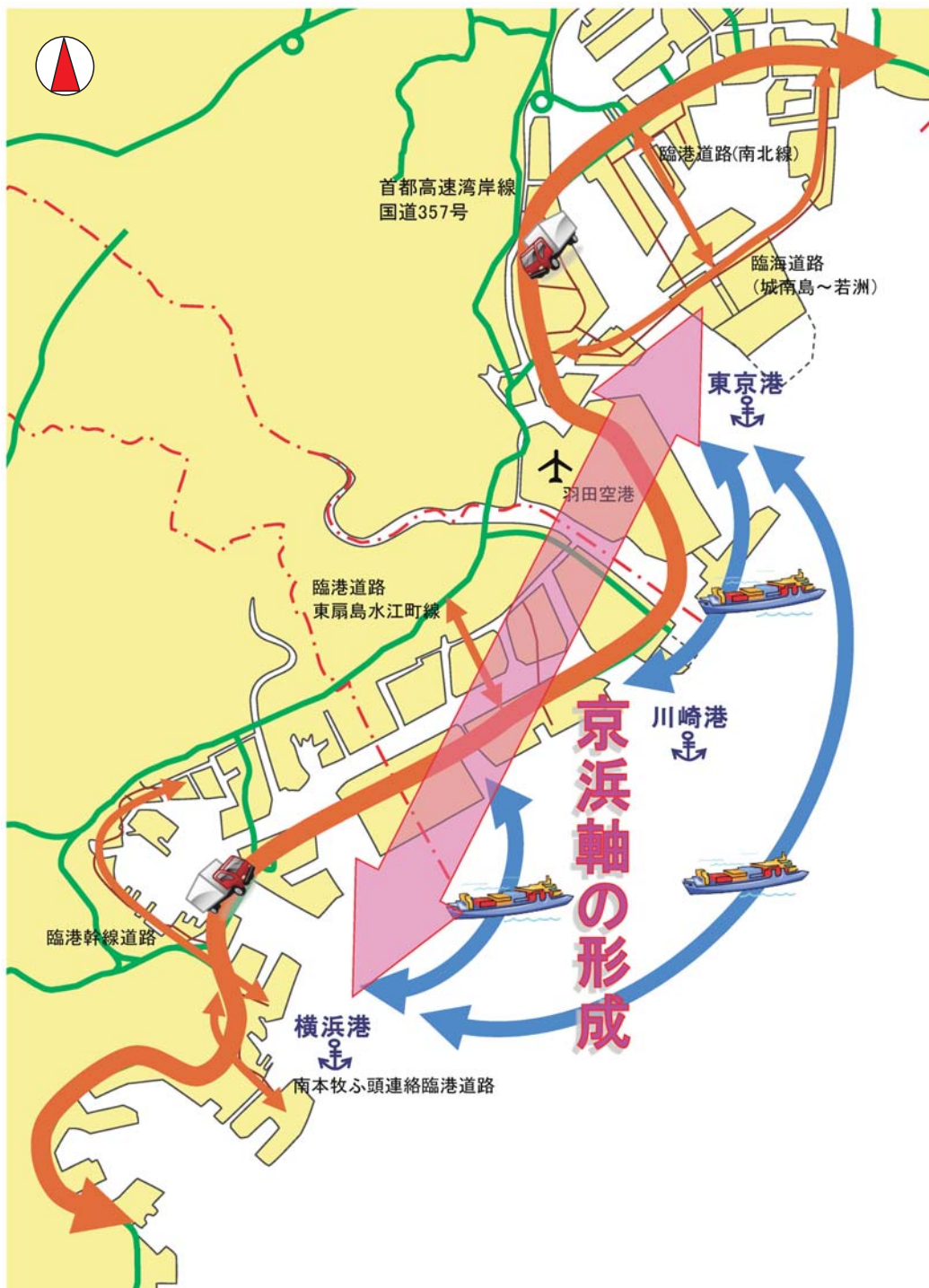
- ・東京港では、整備中の東京港臨海道路Ⅱ期を平成23年度に完成させるとともに、今後の中央防波堤地区の開発等に伴い増大する交通需要に対応するため、臨港道路南北線を事業化し、整備を推進する。
- ・川崎港では、整備中の臨港道路東扇島・水江町線を平成28年度までに完成させる。
- ・横浜港では、整備中の南本牧ふ頭連絡臨港道路を平成26年度までに完成させる。また、本牧ふ頭、南本牧ふ頭、大黒ふ頭の各ふ頭間の連絡強化に向けた整備を推進する。

イ 海上輸送

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。

京浜港内の海上輸送の充実強化を図ることは、道路混雑の緩和、環境負荷低減にも資するものであることから、コンテナバージなどによる三港間の海上輸送の強化を一層促進する。このため、コンテナバージ輸送の充実強化や、効率的な運航を可能にしていくよう、定係地の確保に向けた検討を行うなど、支援していく。

図表 47 京浜軸形成の概念図



(2) 広域交通ネットワークの形成

ア 陸上輸送

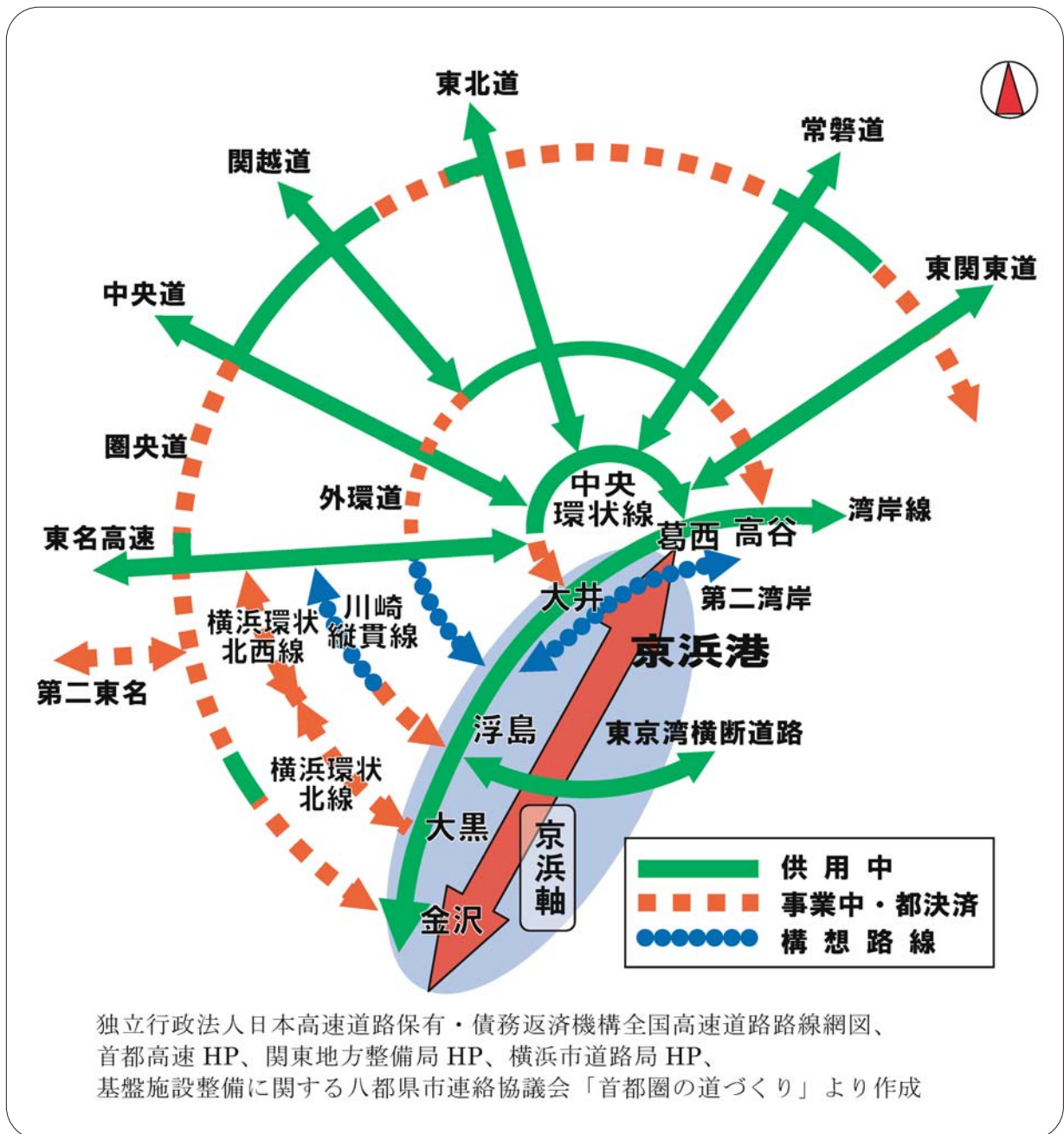
高度経済成長期において、東京を中心とした首都圏の道路網の骨格として「3環状9放射」が計画された。このうち、放射方向の高速道路は比較的早期に整備されたが、三環状道路が整備途上であり、海上コンテナ貨物の高速道路を利用した迅速な国内陸上輸送を実現するため、整備を要望する。

また、京浜港と背後圏のアクセス強化を図るため、第二東名、横浜環状北

線・北西線など、広域道路ネットワークの整備促進を要望する。

- ・中央環状品川線の平成25年度までの完成
- ・横浜環状南線・横浜湘南道路の平成27年度までの完成
- ・横浜環状北線の平成28年度までの完成と横浜環状北西線の早期事業化
- ・東京外環（関越道～東名高速間）の早期完成
- ・東京外環（東名高速～湾岸線間）の早期事業化
- ・川崎縦貫線（Ⅰ期）の早期整備
- ・川崎縦貫線（Ⅱ期）の早期具現化
- ・第二湾岸の早期事業化

図表 48 京浜港を支える広域幹線道路図



イ 海上輸送

内航フィーダー輸送については、国内の各港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。

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、環境負荷低減にも資することから、その促進を図る。

横浜港では既に、内航コンテナ船の沖待ち解消を図るため、内港地区等の岸壁をウェイティングバースとして活用しているが、さらに、各港において外貿コンテナ岸壁と隣接して一体的に運用できる内航フィーダー船用岸壁等の整備を計画している。

ウ 鉄道輸送

世界の主要港では鉄道輸送網の拡張・整備が進められており、鉄道輸送は内陸輸送においてかなりのシェアを占めている。

一方国内では、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く、各地の貨物ターミナルにおける荷役機材が不足するなど周辺環境が整っていない。また、コンテナヤードと貨物ターミナルが離れているため、二次的な輸送（ショートドレージ）を余儀なくされている。これらにより鉄道輸送は、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。

しかし、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。

鉄道輸送の促進を図るため、次のような取組を進める。

- ・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。
(再掲)
- ・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。
- ・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。
- ・横浜港においては、ふ頭再編整備計画検討の一環でふ頭内の鉄道駅のあり方について検討していく。

8 京浜港の災害対策

京浜港は国際コンテナ戦略港湾として、日本経済の発展と東日本の国民生活を支える上で重要な役割を有しており、震災等により港湾施設が被災し、荷役に支障が生じると、国内・国際物流網に対して重大な影響を及ぼすこととなる。

地震災害については、国の地震調査研究推進本部により今後30年以内に地震が発生する確率が算定されており、南関東地震は70%程度、東海地震が87%（参考値）（いずれも算定基準日2011年1月1日）と非常に高い確率が予測されていることから、三港にそれぞれ耐震強化岸壁を計画・整備する。

このことにより、京浜港では、横浜港に被害があった場合は東京港・川崎港に、また東京港に被害があった場合は横浜港・川崎港に寄港を振り替えられるよう補完機能を確保し、リスクの分散を図っていく。

災害時の緊急物資等の輸送や国際コンテナ物流機能の確保にあたっては、耐震強化岸壁、背後荷さばき地、道路等が一体となって機能することが重要であるため、それぞれ必要な地震対策に取り組んでいく。

津波災害については、国の中央防災会議専門調査会や国土交通省交通政策審議会港湾分科会防災部会により、津波の想定や考え方、防護に関する検討がなされており、これらを踏まえ、京浜港における津波対策について検討を行っていく。

高潮災害については、平成16年に策定した東京湾沿岸海岸保全基本計画等に基づき、安全の確保に努めてきており、今後も連携して対策に取り組んでいく。

(1) 緊急物資等輸送機能の確保

ア 耐震強化岸壁の計画・整備

東日本大震災においては、救援物資や復旧資機材の輸送など海上輸送が大きな役割を担った。このように、震災時には海上輸送が重要な役割を果たすことから、救援物資や復旧資機材、帰宅困難者などの輸送機能を確保するため、三港では次の通り緊急物資等輸送用の耐震強化岸壁の計画・整備を行っており、今後とも積極的な整備を図っていく。

図表 49 緊急物資等輸送用耐震強化岸壁一覧

	ふ 頭 名	バース数	水深 (m)	延長 (m)	整備状況	耐震強化状況
東	芝浦内貿雑貨	5	7.5	650	○	○
	大井食品	2	11.0	380	○	○
	10号地その1 西側多目的	1	7.5	180	○	○
	辰巳内貿雑貨	2	5.0	160	○	○
	日の出ふ頭貨客船岸壁	2	7.5	310	○	—
	10号地その1 東側多目的	1	8.5	230	—	—
京	晴海客船	2	10.0	450	○	—
	品川 内貿ユニットロード	2	8.5	460	○	△
		1	8.5	230	○	—
港	10号地その2 内貿ユニットロード	4	9	920	○	—
	10号地その2 フェリー	1	8.5	270	○	△
	15号地 内貿ユニットロード	1	9	220	○	—
	中防内 内貿ユニットロード	2	9	460	△	△
川崎港	東扇島9号岸壁	1	12	240	○	○
	東扇島31号岸壁	1	7.5	130	○	○
	千鳥町7号岸壁	1	10	170	○	—
横	みなとみらい1号、2号岸壁	2	7.5	260	○	○
	山内ふ頭岸壁	1	7.5	130	○	○
浜港	金沢木材ふ頭岸壁	1	10.0	230 (187)	○	○
	大黒ふ頭T4～T8岸壁	5	10.0	925	○	—
	新港ふ頭8号、9号岸壁	2	7.5	360	○	—

() は供用中の延長

○：供用中
△：未供用（工事中）
—：未供用（計画）

イ 基幹的広域防災拠点の活用

東京湾臨海部では、東京都の有明の丘地区および川崎市の東扇島地区において基幹的広域防災拠点が整備されている。震災時には適切な機能分担を行い相互に補完することにより、首都圏における災害復旧や緊急物資輸送の拠点機能を担うとともに、他の広域防災拠点との連携を図る。

このほか、横浜港の新港地区には東京湾及び関東一円の海上防災の拠点として横浜海上防災基地（海上保安庁）が整備されており、震災時には巡視艇等の迅速で効率的な運用の指揮中枢として運用される。

ウ 浮体式防災基地の活用

浮体式防災基地は、阪神淡路大震災をきっかけに、災害時においても被災地に曳航し緊急物資の輸送や被災者の援助等の役割を担うことを目的として整備した浮体式の構造物であり、現在は横浜港に係留されている。

浮体式防災基地は、浮体であることから地震に強く、緊急物資の輸送や荷さばき、一時保管といった物流の確保、被災者の緊急輸送や海上輸送拠点、医療活動等の支援拠点といった役割を担う。

(2) 国際コンテナ物流機能の維持

ア 耐震強化岸壁の計画・整備

今後直下型地震等によって国際コンテナ戦略港湾である京浜港の国際コンテナ物流機能が麻痺してしまうと、首都圏のみならず国民の生活に大きな影響を及ぼすことが予想される。このため、三港においてそれぞれコンテナ船用の耐震強化岸壁を計画・整備しており、震災時には耐震強化岸壁を中心に荷役を行うことにより国際物流機能を維持していくこととしている。京浜港においては、今後も積極的に耐震強化岸壁の整備を行っていく。

イ 耐震強化岸壁の相互利用

震災時においても国際物流機能を確保することを目的に、平成17年3月に「京浜三港の耐震強化岸壁等の相互利用」について覚書を交わしている。今後も情報共有を図るとともに、緊急物資等輸送用岸壁の相互利用などを検討し、さらなる連携強化を図っていく。

図表 50 コンテナ船用耐震強化岸壁一覧

	ふ 頭 名		バース数	水深 (m)	延長 (m)	整備状況	耐震強化状況
東京港	大井コンテナふ頭	O4~ O6	3	15~16	990	○	○
	中央防波堤外側ふ頭	C2	1	15~16	400	△	△
		C3	1	16~16.5	400	—	—
川崎港	東扇島コンテナ2号岸壁		1	14~15	350	—	—
横浜港	本牧ふ頭	BC1	1	15	350 (390)	○	○
		BC2	1	15~16	350	—	—
		D4	1	15~16	400	○	△
		D5	1	15	300	○	○
	南本牧ふ頭	MC1	1	16	350	○	—
		MC3	1	16~	400	△	△

() は供用中の延長

○：供用中
△：未供用（工事中）
—：未供用（計画）

(3) 緊急輸送道路網

緊急輸送道路は、地震直後から救助や救急、物資輸送を円滑かつ確実に実施するため耐震性の確保及びネットワーク化が必要である。

耐震強化岸壁と各防災拠点等の間における緊急輸送に支障をきたすことのないよう、緊急輸送道路上に架かる橋梁の耐震化を進めるとともに、臨港道路等の整備による緊急輸送道路ネットワークの充実・強化を図る。

図表 51 緊急輸送道路ネットワークと三港の耐震強化岸壁



(4) 津波・高潮対策

ア 津波対策

東日本大震災では、各地においてこれまでの想定を超えた津波が観測され、東北地方を始めとする太平洋沿岸の港湾では大きな被害を受けた。京浜港においても、従来の想定を超える津波が観測された地点もあり、津波想定の見直しが大きな課題となっている。

現在、国の中央防災会議では専門調査会を設置し、東日本大震災や津波のメカニズムや被害状況について検証・総括し、地震想定や考え方の見直しを行っている。また、国土交通省では交通政策審議会港湾分科会防災部会が設置され、津波防災に関する検討がなされている。

東京都においては、地震・津波・高潮対策に関して技術検証委員会が設置され検討が行われている。

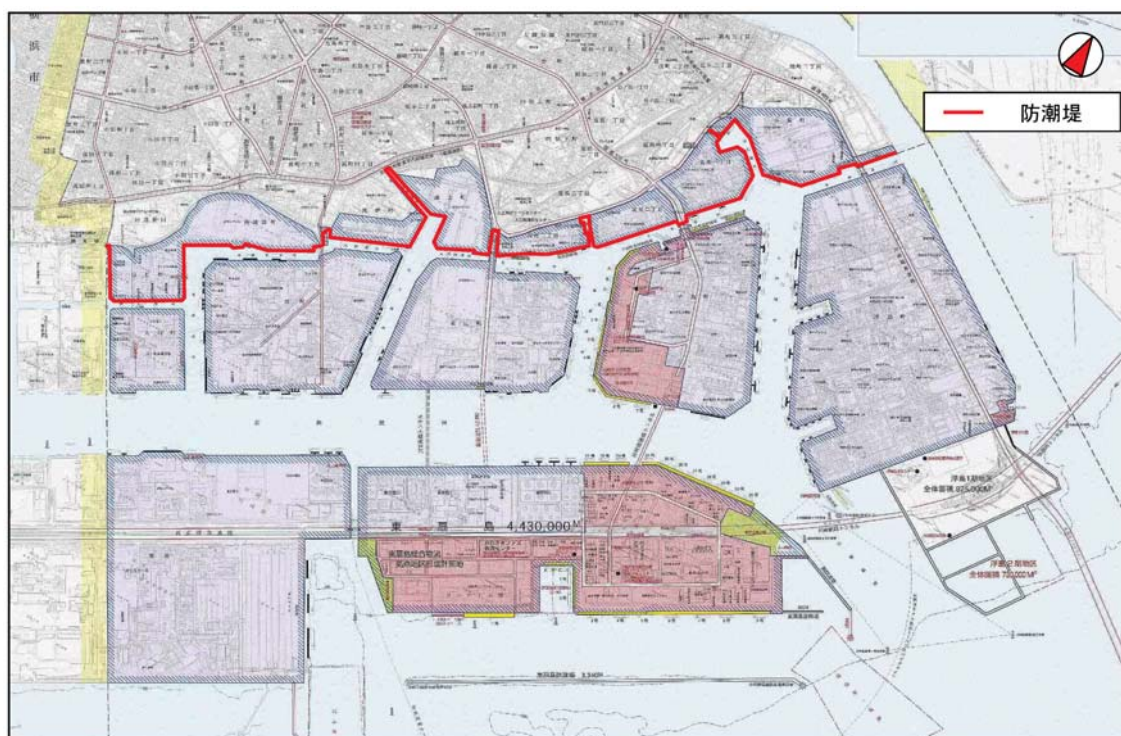
神奈川県では神奈川県津波対策推進会議に津波浸水想定検討部会が設置され、技術的見地から現在想定している津波の規模、浸水範囲等について再検証を行っている。

これらを踏まえ、三港が連携して津波対策に取り組むとともに、東京湾全体の課題として国や湾内の自治体が連携を図っていく必要がある。

イ 高潮対策

三港では、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、東京湾岸の特性を踏まえ、千葉県、東京都、神奈川県の1都2県により平成16年に策定した東京湾沿岸海岸保全基本計画等に基づき、安全の確保に努めてきた。今後も、三港が連携し、災害の予防や、応急対策及び復旧・復興対策に係る検討を進めていく。

図表 53 川崎港 海岸保全施設平面図



(5) 港湾BCP

京浜港共同ビジョンでは「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」との方針を定めている。

一方、国の関東地方整備局は現在関東港湾BCPの取組を進めており、横浜港及び川崎港で連絡協議会を組織し、また東京港でも連絡協議会を立ち上げたいとしている。

このような動きを踏まえながら、京浜港としての港湾BCPについて検討していく。

【関東地方整備局による港湾BCPの取組】

首都直下地震など大規模地震発生時にも港湾が機能するために、民間事業者や行政機関等が協働体制を確立し、迅速かつ効果的に災害対策ができるよう、学識経験者、民間団体、行政関係者がメンバーとなっている「港湾BCPによる協働体制構築に関する委員会」で協働体制の構築に向けた検討を行っている。

その取組として、港湾ごとに連絡協議会を設立して検討を行っており、平成21年9月に横浜港、平成23年2月に川崎港で設置している。

※BCP：Business Continuity Plan（事業継続計画）

9 広域的な課題への的確な対応

(1) 三港の危機管理対策

国民生活や経済・産業に大きな影響を及ぼす危機管理については、国民や企業・事業者等の意識が高く、的確で迅速な対応体制の構築が必要である。

ア セキュリティ水準の高度化

京浜港では、国際条約に対応し、国による国際埠頭施設の保安状況の評価や、保安規程の承認、立入検査等を踏まえながら、それに基づく港湾保安対策を実施していく。

保安対策の強化とともに、テロ対策として「出入管理情報システム」を、試行における課題等を検証しつつ、国やターミナル事業者と連携して、京浜港の全コンテナふ頭に導入していく。

また世界中のユーザーから保安対策について信頼を得られるよう、京浜港の各港単位で設置されている関係機関、団体等による密輸・密入国対策を推進する保安関係組織における取組を強化する。

イ 放射能対策

東日本大震災に伴う東京電力福島第一原子力発電所の事故を契機に行っている放射線量の測定やその証明書の発行の目的は、ユーザーの不安を取り除き、京浜港が安全・安心な港であるということを積極的にアピールすることで、京浜港の利用の継続を下支えしていくことにある。特に放射性物質の流出は、五感で感じるができないものであるため、不安や懸念が解消されず、実態とはかけ離れた風評被害が生じやすい。

そのため、放射能対策を東日本大震災に伴う一過性のものとして対応するのではなく、長期間かつ定期的に正確な情報を発信し続けることが求められている。今後は、据置型放射線検知施設の設置による全量検査の実施とコンテナ以外の輸出貨物にも柔軟に対応できるよう、国費導入等の要望も行い、体制の構築を検討していく必要がある。

ウ 感染症等対策

新型インフルエンザや鳥インフルエンザ等の感染症は、国民生活に大きな影響を及ぼすものであるため、水際対策による、ウイルスの国内侵入防止など、迅速な対応が必要不可欠である。

また、セアカケゲモなどの外来生物の国内侵入防止についても取り組んでいく。

国や関係行政機関、民間事業者と連携を図りながら、安全・安心な国民生活を確保していく。

(2) 三港における環境施策

ア 再生可能エネルギーの活用

京浜港内においては、補助制度等を活用しながら、太陽光発電施設や風力・波力の再生可能エネルギーの活用施設を導入してきた。昨今の地球温暖化防止のための国民的運動「チャレンジ25キャンペーン」の趣旨等に沿い、さらなる再生可能エネルギー活用施設等の導入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取組を進めていく。

川崎市は、平成21年12月3日に東京電力株式会社と太陽光発電所を建設するメガソーラー計画に関する協定を結び、港湾区域内の市有地の一部を提供した。平成23年8月には太陽光発電等に関する普及啓発および体験設備を備えたPR施設を開館するとともに、浮島太陽光発電所の運転を開始するなど、低炭素社会の実現に向けた取組を行っている。

【参考】

浮島太陽光発電所



資料) 川崎市環境局

横浜市風力発電「ハマウィング」



資料) 横浜市環境創造局

図表 54 ふ頭における太陽光発電導入例（大井 4 号バース ゲート屋上）



イ 港湾施設における環境対策（陸上電源、ハイブリッドテナー）

① 陸上電力供給設備の導入

停泊中の船舶は通常、船内等で必要な電力を補助発電機等から得ており、その結果、排出ガスを発生させている。京浜港においては、陸上から必要な電力を供給することで、排出ガスを抑制する陸電設備の導入を推進しており、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。

図表 55 陸電設備のイメージ



② 環境負荷の少ない荷役機械の導入

京浜港では、環境負荷の少ないハイブリッドトランスファークレーンの導入が進められており、既に東京港で18基、横浜港においても16基が配備されている。

また、ハイブリッドよりも環境負荷の少ない電動のトランスファークレーンが東京港で11基導入されている。

今後、横浜港本牧ふ頭においても、D-4ターミナルの改修に伴い、ハイブリッド化に対応したトランスファークレーンを導入していく。

引き続き、ターミナル事業者との協議を進め、ハイブリッドや電動のトランスファークレーンの導入などを推進していく。

図表 56 ハイブリッド型トランスファークレーン等の導入状況

(単位：基)

東 京 港				
大井 O1,2	大井 O3,4	大井 O5	大井 O6,7	計
3	4、※3	※8	11	29
横 浜 港				
本牧 A5	本牧 BC	南本牧 MC1,2		計
2	2	12		16

※電動RMG

2011年7月現在



ハイブリッド式トランスファークレーン (RTG)

ウ 水辺環境の再生への取組

京浜港においては、レジャー・レクリエーション拠点、親水護岸、人工海浜、海釣り施設などの親水空間の整備を進めている。今後も引き続き、これらに合わせて、東京湾再生推進会議、九都県市首脳会議環境問題対策委員会、東京湾岸自治体環境保全会議と連携を図りつつ、多くの生物が生息する、親しみやすく美しい海を取り戻し、首都圏にふさわしい東京湾を創出していく。

① 緑の軸の延伸とヒートアイランド現象の緩和

これまで三港において、住民や港湾労働者の憩いの場や自然環境の回復の場として、水と緑のネットワークを形成してきた。

九都県市首脳会議環境問題対策委員会においても、広域的な緑のネットワークの将来像として、湾岸部の緑の回廊の形成や「海の森」によるネットワークの形成を提唱しており、緑の確保やヒートアイランド対策として検討を進めている。

東京港では、中央防波堤内側の大規模な海上公園「海の森」を整備するとともに、中央防波堤外側埋立地、新海面処分場に緑の軸を延伸し、自然環境の保全回復やヒートアイランド現象の緩和に寄与していく必要がある。

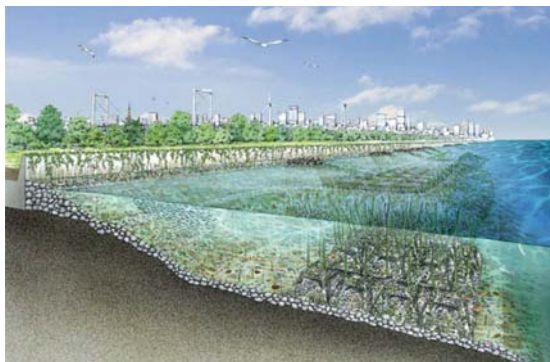
これらの取組により、水と緑のネットワークを拡充し、景観にも優れ、水辺のふれあい等を通して都民に親しまれる港としていくとともに、隣接県市と連携し、東京湾全体を視野に入れて、海辺の回廊の形成を進めていく。

② 生物にやさしい水辺空間の創出

京浜港の水域は、首都圏の人々に残された貴重な自然資源であり、水生生物の生息の場でもある。このため、運河の河床浚渫等により水域環境を改善するとともに、埋立や水辺の利用にあたっては、自然環境の保全・回復に十分な配慮を講じていく。

また、港湾利用とバランスを取りながら利用可能な水域に浅場を造成することや、生物の生息環境に配慮した護岸の整備を行い、東京湾全体の生態系とのつながりを視野に入れながら、これまで整備してきた干潟、浅場などとのネットワーク化を図り、多様な水生生物の生息が可能な空間を創出していく。

シーブルー事業（磯浜整備）



海岸護岸整備に合わせて設置したミニ干潟



10 京浜港の一体的な経営の推進

京浜港が国際競争力を強化し、世界の主要港と対峙していくためには、貨物集荷策等の基本戦略の実施とともに、スケールメリットを活かし、限られた資源、人材を有効に活用しながら、効率的な港湾経営を推進する必要がある。

(1) 京浜港の現状と課題

ア 京浜港の現状

港湾法では、港湾管理者となりうる主体は普通地方公共団体のほか、港務局、地方自治法に定める一部事務組合などに限られており、東京港、川崎港、横浜港からなる京浜港は、それぞれ東京都、川崎市、横浜市が港湾管理者となっている。

こうした港湾管理者が公共的に運営する施設と埠頭会社が専用貸付する施設が共存し、利用形態の変化に応じた柔軟な施設運営が行いにくくなっていた。

このため、東京港では、平成21年度より、外貿コンテナターミナルを東京港埠頭株式会社が、横浜港では、平成19年度よりコンテナターミナルを、さらに、平成23年度より在来ふ頭も含め財団法人横浜港埠頭公社が、それぞれ一元的に管理運営を行うなどの工夫を重ねてきた。

イ 課題

京浜港が、国際戦略港湾として競争力を高めていくためには、効率的かつ、柔軟な港湾経営が欠かせない。このためには、民間感覚の一層の導入と三港の実質的な一港化を推進していく必要がある。

こうした中、国においては、港湾法を改正し、港湾経営の新たな仕組みとして、「港湾運営会社制度」を導入した。今後、この制度も活用しながら、京浜港にふさわしい港湾経営のあり方を構築していく。

① 港湾管理者と港湾運営主体との役割分担

コスト低減のために、公設民営を基本に、基盤整備は港湾管理者が国と連携して中心的な役割を果たし、荷役機械をはじめとするターミナル諸施設は港湾運営主体や利用者が整備し、創意工夫のもと、柔軟に運営していくことが必要である。

また、港湾管理者は、港湾計画や港湾運営の基本方針の策定、各種規制業務、財産管理、基盤施設の整備などを中心とした役割を担い、利用者誘致、集荷策などは、徐々に港湾運営主体に比重を移し民間感覚を取り入れた港湾経営を行っていく。

② 民間感覚を生かした港湾経営

公的な社会インフラとしての港湾の重要性も踏まえる必要はあるが、港間の国際競争は厳しさを増しており、コンテナターミナルを中心とした港湾運営においては、民間感覚を積極的に取り入れ、効率的な施設運営と状況に応じた効果的な利用者誘致策の展開が不可欠である。

東京港においては、既に埠頭公社を民営化し、「東京港埠頭株式会社」として港湾運営の中心的な役割を担わせてきており、横浜港においても、埠頭公社の民営化の取組を進めている。

こうした埠頭株式会社が、一層の民間感覚を持てるように、民間人材の登用や民間資金の導入など、民の力を十分に発揮させるための環境整備を行っていく。一方、依然として厳しい経済情勢が続く中で、特に新たな分野での民間企業の投資意欲は必ずしも積極的とは言えないため、多様な手法を視野に入れて検討を行っていく。また、国際競争力の強化を目指す中で、株式会社としての企業的側面などについて、関係者の理解を十分に得ながら、適切な対応を図っていく。

③ 港湾運営主体の経営基盤の強化

国際競争力を強化するために必要不可欠である港湾利用コストの低減を図るためには、港湾運営主体となる両埠頭会社の経営努力のみでは限界がある。

そのため、国による整備費用の公的支援などによる減価償却費等圧縮のための仕組みの構築も必要である。

(2) 京浜港の一体的経営の実現

我が国産業の国際競争力を維持していくためには、港湾自体も国際競争力を強化し、より良いサービスを低コストで提供し続けることが必要である。

国は、平成23年3月に港湾法等を改正し、京浜港を国際戦略港湾と位置づけた。また、民の視点を導入した効率的な港湾運営の実現に向け、コンテナ埠頭等を一体的に運営する株式会社を港湾運営会社として指定し、財政面の支援等の措置を総合的に講じる港湾運営会社制度を創設した。今後、港湾運営会社制度の具体的な内容、指定の要件、指定による効果などを把握した上で、同制度の活用に向けた検討を進めていく。

京浜港の一体的な経営の実現に向けては、各自治体間や資金を導入する民間企業との調整も必要となるため、諸課題に対し、段階的に拡充を図っていく。

【港湾運営会社制度】

公設民営の考え方のもとに、民の視点を活かした質の高い港湾サービスを提供することにより、港湾の国際競争力の強化を図っていくことを目的とし、国際戦略港湾及び国際拠点港湾においてコンテナ埠頭等を一体的に運営する株式会社を港湾運営会社に指定し、行政財産の貸付や無利子貸付等の支援を行う国が進めている制度

【これまでの取組】

- 全国初となる東京港埠頭公社の民営化（平成20年4月）
- 公共・公社外貿コンテナターミナルの一元管理（東京港・横浜港）
- 東京都・川崎市・横浜市は、京浜港の一体的な経営を実現するため、地方自治法に基づく京浜港連携協議会を設立
- 埠頭会社・公社は、連携強化のため、京浜港事業提携委員会を設立

【今後：「民」の視点を取り入れた一体的経営の実現】

平成23年度 横浜港埠頭公社の民営化

〔7月 横浜港埠頭株式会社（受皿会社）設立〕



平成26年度 両埠頭会社の経営統合等により、三港のコンテナターミナルの運営・経営を一括して行う、実質的な一体的経営体制の構築

なお、京浜港における一体的な経営体制の構築にあたっては、他のインフラ事業（空港や高速道路、鉄道等）における経営主体のあり方や、これに対する国の関与等も参考にしながら、京浜港として最もふさわしい経営体制のあり方を検討していく。

(3) 将来のポートオーソリティの構築に向けて

京浜港の目指すポートオーソリティは、京浜港の港湾経営主体として、港湾運営に係る様々な機能業務を担っていくこととなる。

そのため、三港の実質的な一港化を進めていくには、特に次のような検討事項があり、海外事例なども参考に十分議論し、一歩ずつ慎重にステップアップしていく必要がある。

【検討項目】

- ・ 経営・組織形態の検討
- ・ 事業の範囲
- ・ 事業の採算性
- ・ 法的な位置づけ
- ・ 国、地方自治体、埠頭会社（公社）との関係
- ・ 人材の確保 など

ア 海外事例

各国のポートオーソリティの役割は、その設立の経緯などにより異なり様々である。

組織形態は、国や地方自治体等の公共部門が出資等を行い、株式会社や公社等を設立し、運営・財政面で行政機関と独立して民間の経営感覚を活かして運営にあたる事例が多く見受けられるが、実際には、株式の一般売却の禁止等、一定程度の国や地方自治体による関与を引き続き行っているポートオーソリティも多い。

財務面については、ポートオーソリティの役割や関連事業の展開等でも異なるが、港湾事業の赤字を関連事業の収益で補てんし、収支を確保しているポートオーソリティやターミナルオペレーション事業をポートオーソリティが担い、高収益を上げているポートオーソリティもある。その他、補助金や税制優遇等、国や地方自治体からの支援を受けているポートオーソリティもある。

また、施設面については、航路、防波堤等の基本インフラは国や地方自治体等が整備し、ヤード舗装やガントリークレーン等の上物はポートオーソリティや民間事業者が担う等、上下分離の役割分担を行っているケースが多く見受けられる。

イ 東京湾の一体的な経営を行うポートオーソリティの検討

現在、国では「港湾運営会社制度」の創設をはじめとした港湾法の改正等、港湾運営主体に民の視点を導入した効率的な港湾運営の環境整備が進められており、こうした国の動向や海外の事例等も参考にしながら、国際競争力ある港湾経営主体の構築を引き続き検討していく。

その際、将来の京浜港の港湾運営主体となる埠頭会社・公社と港湾管理者が連携し、今後のあるべき姿を十分に議論した上で、役割分担を整理するとともに、財政力、営業力、競争力を持つ経営主体の仕組みの構築に向け、取り組んでいく。

その上で、新たな経営主体の設置を契機として、民の視点からの経営の推進（空港や高速道路など、他のインフラ事業も見据えた）多角的な事業展開による財務基盤の安定化など、コスト低減や収益性向上のための方策を検討していく。

また、将来的には、災害時や環境施策への対応等、広域的な課題の解決などに向け、東京湾の一体的な経営主体の構築に向けて取り組んでいく。

【連絡先】

東京都港湾局港湾経営部振興課

TEL. 03-5320-5559

川崎市港湾局港湾経営部経営企画課

TEL. 044-200-3062

横浜市港湾局港湾経営部港湾経営課

TEL. 045-671-7263