

京浜港(東京港・川崎港・横浜港)の広域連携強化に向けた基本合意について

I 京浜港を取り巻く状況

1 アジア諸港の躍進による日本港湾の国際的地位低下

	1996年	2006年
東京港	12位	23位
横浜港	11位	27位

このまま放置すれば、基幹航路から外れるおそれ

⇒ 2007年 全国国際基幹航路数に占める東京・横浜の割合は5年間で、

東京港寄港 17.9% → 13.8%、横浜港寄港 17.0% → 12.3%と低下

2 京浜港としての規模・特色

① 京浜港で計718万TEU(世界第13位)

② 地理的近接性で見れば、世界的には、一港の規模(東京港～横浜港…20km)

③ 三港の特色等(取扱物資の特徴)

東京港 ⇒ 商業港(生活関連54%、街づくり資材18%)

川崎港 ⇒ 工業港(原材料85%)

横浜港 ⇒ 商業・工業港(生活関連23%、街づくり資材15%、原材料40%)

II ポートオーソリテイを視野に入れた京浜港の連携強化

三港の港湾管理者が危機感を共有し、一層の連携強化を図る

① 規模拡大による世界港湾における存在感の増大

② 広域連携によるコスト削減、利用者サービスの向上

⇒ 東京湾の集荷力の強化、基幹航路の維持拡大

《 三港港湾管理者による基本合意書の締結 》

① 港湾コスト低減などの三港で連携して取り組む課題…6項目

② 課題解決に向けた京浜港共同ビジョンの策定

今後の港湾運営や港湾整備のあり方など、三港の将来像を描く

III 基本合意に基づく取組み

1 基本合意により、連携して取り組む課題

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

[平成20年度より、直ちに着手する項目]

・ 入港料の一元化

・ 申請書などの様式の統一化、手続きの簡素化

2 京浜港共同ビジョンの策定

(1) 三港による京浜港広域連携推進会議(仮称)を設立して、策定作業に着手

(2) 順次、推進会議に港湾関係者の参加を得て、官民共同で検討を進め、共同ビジョンを策定

(3) 関係者の合意形成がなされた連携事業から、順次実施

3 東京港埠頭公社(平成20年4月より、東京港埠頭株式会社)と、横浜港埠頭公社についても、管理運営や新たな事業展開において、技術協力やノウハウの活用、情報交換などこれまでの協力関係を一層深めていく。