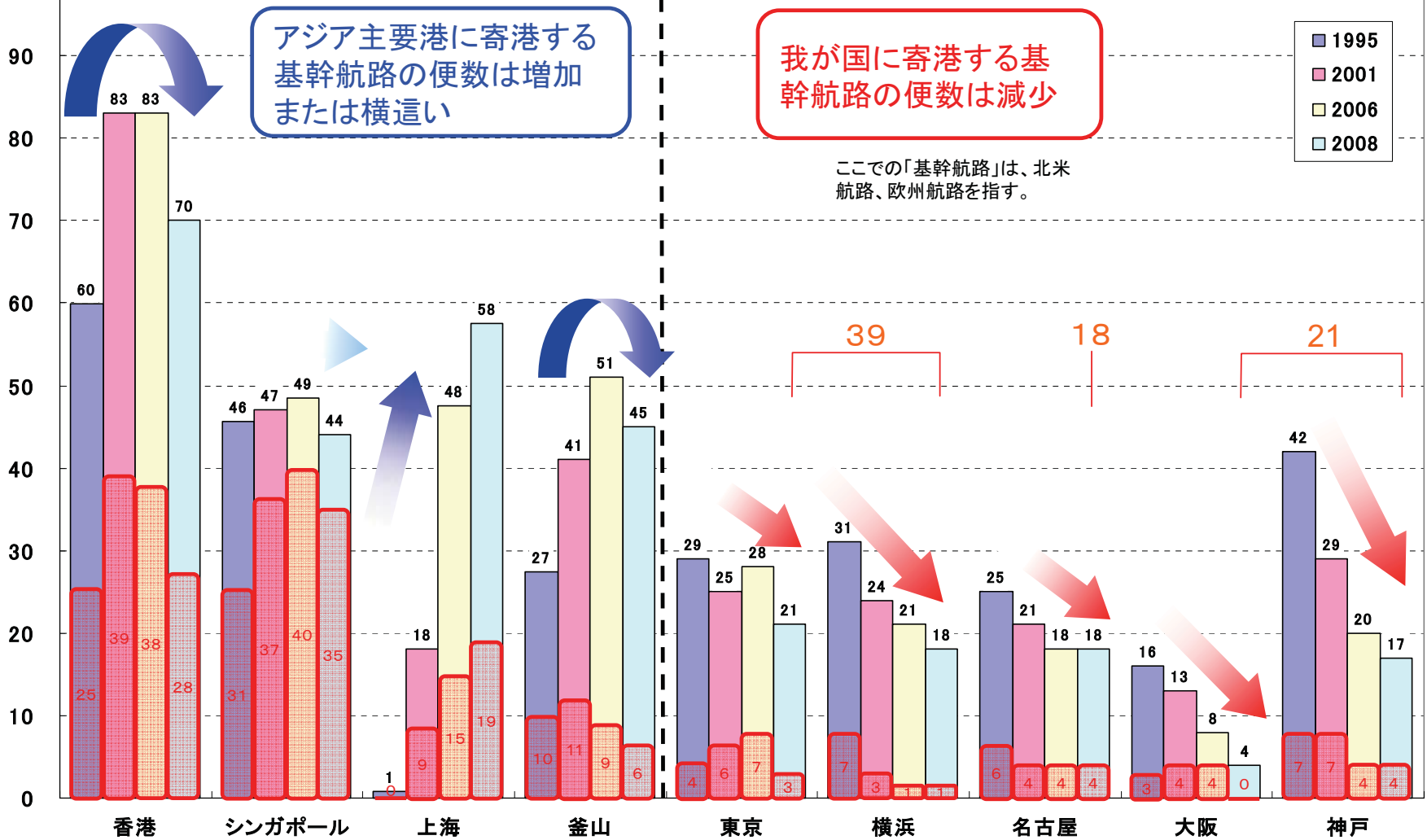


我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較

寄港数／週

100



内数は欧州航路便数 資料：国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成

1995の値は前年(1994年)の11月現在の値 その他の値も同様に前年11月の値

京浜港一体的管理運営の目指すべき姿

機能管理上の観点

スケールメリットの発揮と広域的な取組によるユーザーの利便性の向上

港湾内における一体的サービスの提供によるユーザーの利便性の向上

<共通> 手続等のシステムが共通化され、利便性が向上する。

<荷主> 3港のどの港を使うか意識することなく、多方面、多頻度の航路サービスが得られる。複数の物流拠点も集約又は効率的運営ができる。

<船社> 荷主サービスの水準を劣化させることなく、本船が寄港するCTを集約し、CT運営を効率化するとともに集荷力を向上できる。

<物流事業者等> 3港のどの港を使うか意識することなく、必要な場所に必要な施設や土地が得られ、事業活動ができる。また、複数の施設の一体的有効利用が可能となる。

内航海運・鉄道・道路とのアクセスサービスの利便性向上への協働の取組による広域圏からの集荷力の向上

協働の取組による顧客満足向上

空間管理上の観点

貴重な臨海部空間の有効利用、水環境等広域的課題への協働対応

広域空間の中での土地利用、施設配置の合理化・最適化

水環境、震災対策等広域的課題への協働対応

管理運営形態の観点

機能管理・空間管理を適切に行うための適切な管理運営形態の構築

港湾管理者間の連携強化

国と港湾管理者等行政機関の連携強化

民間事業者を含む多様な主体の連携強化

民間投資の促進

京浜港連携に係る国としての具体的な取組・支援方策

3港基本合意書 で示された課題 (平成20年3月)	国への要望 (平成20年7月)	国としての具体的な取組支援・方策
港湾コスト低減による 国際競争力の強化	港湾コスト低減による 国際競争力の強化	スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化、総合的集中改革プログラムの推進 ○SPA中における次世代高規格CTの形成 ○臨海部物流拠点(ロジスティクスセンター)の形成 ○CTの24時間オープンの実現等総合的集中改革プログラムの推進
港湾利用手続きの統一化、簡素化による利便性の向上	3港の一体性を強化するための支援等	3港間アクセスの円滑化、ICTを活用した情報システムや出入管理システムの構築、手続きの統一化・簡素化 ○道路・臨港道路の整備(国道357号等) ○はしけ輸送網の充実 ○次世代シングルウィンドウの構築 ○ICTを活用したCT出入管理システムの構築 ○AISを利用した船舶動静情報の提供 ○海上コンテナ用電子タグの検証
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	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	内航フィーダー・鉄道輸送等によるアクセス向上 ○内航フィーダー輸送の充実 ○海上コンテナの鉄道輸送サービスの充実 ○はしけ輸送網の充実 ○インランドポートの活用
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	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	3港間アクセスの円滑化、CT等施設の最適配置 ○道路・臨港道路の整備(国道357号等) ○CT群の合理的配置の検討 ○物流施設用地の最適配置やコスト水準の検討
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	環境対策など広域的課題への対応	東京湾の環境改善、大規模災害への対応 ○東京湾再生会議の取組の活発化 ○NPO等を含む多様な主体の協働の充実 ○基幹的広域防災拠点の整備(川崎港東扇島地区) ○港湾の事業継続計画(BCP)の策定 ○物流効率化による低炭素社会構築や船舶版アイドリングストップの推進 ○水上交通網の形成
国制度の改善、国からの重点投資の確保	京浜港の整備促進	投資の重点化 ○スーパー中枢港湾プロジェクト等に対する重点投資