

# 京浜港共同ビジョン (中間のまとめ)

平成 21 年 7 月 30 日

東京都・川崎市・横浜市

## 序 中間のまとめにあたって

「京浜港共同ビジョン」は、平成20年3月に東京都、川崎市、横浜市の3首長が締結した「東京港、川崎港、横浜港の広域連携強化に係る基本合意書」に基づき策定を進めている。

今般公表する「中間のまとめ」については、これまでの京浜港広域連携推進会議の議論、意見等を踏まえて、今後、具体的な施策を検討していくにあたり、ビジョンの基本方針までを明確にし、東京都、川崎市、横浜市がとりまとめたものである。

「京浜港共同ビジョン」は、京浜港の国際物流面における「現状と課題」を整理した上で、「京浜港の国際競争力強化を図ることで、我が国産業の活性化、住民生活の安定性を確保する」という政策目標の達成に向けた、東京港、川崎港、横浜港の一体的な経営を進めていくための「基本方針」、その実現を図っていくための「施策の方向性」の3部での構成を予定している。

第 部の京浜港の現状と課題では、まず「京浜港の現状」、「京浜港を取り巻く状況」について記述した。

さらに「あるべき京浜港を検討していく上での視点」として、京浜港が担うべき役割や主力コンテナポートとしての問題点等について整理し、また、これまでの国の港湾政策や港湾管理者の取組、行政機関の連携に関して「港湾行政の総括」として、評価、分析を行なった。

第 部の京浜港共同ビジョンの基本方針においては、第 部における整理、評価、分析を踏まえ、今後の京浜港経営の基本的な考え方を示すとともに「京浜港の目指す姿」として、京浜港の将来像を示し、特に重点的に取り組んでいくコンテナ物流機能強化については、3つのターゲットを設定した。そのうえで、京浜港の目指す姿の実現に向けた基本戦略を示している。

第 部では、基本方針で示した基本戦略に沿って、施策の基本的な方向性をとりまとめていくが、「中間のまとめ」においては、検討の方向性など基本的な事項を述べるにとどまっており、これから議論を深めていくことになる。

今後、京浜港広域連携推進会議等において、第 部を中心に議論をしていただき、それを十分踏まえたうえで、年内に「京浜港共同ビジョン」を確定していく予定である。

<b>京浜港の現状と課題</b> .....	<b>1</b>
<b>1 京浜港の現状</b> .....	<b>1</b>
(1) 京浜港の概要 .....	1
(2) 「総合港湾」としての京浜港.....	3
(3) 総合物流拠点としての役割 .....	5
(4) 地区毎の利用状況と課題 .....	8
<b>2 京浜港を取り巻く状況</b> .....	<b>14</b>
(1) 世界的な物流を取り巻く状況.....	14
(2) 我が国、京浜港を取り巻く環境変化 .....	17
<b>3 あるべき京浜港を検討していく上での視点</b> .....	<b>20</b>
(1) 京浜港が担うべき役割 .....	20
(2) 京浜港としての問題点とその要因.....	20
<b>4 港湾行政の総括</b> .....	<b>29</b>
(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 .....	29
(2) 国の取組み .....	30
(3) 港湾管理者の取組み .....	31
(4) 行政機関の連携.....	33
<b>京浜港共同ビジョンの基本方針</b> .....	<b>34</b>
<b>1 今後の京浜港経営の基本的な考え方</b> .....	<b>34</b>
(1) 京浜港の経営における現状 .....	34
(2) 今後の港湾経営の方向性 .....	34
(3) 京浜港経営の基本方針～三港の一体的な経営の推進.....	35
(4) 国との役割分担.....	37
(5) 民間事業者との協働 .....	38
<b>2 京浜港の目指す姿</b> .....	<b>39</b>
(1) 京浜港の将来像.....	39
(2) コンテナ物流機能強化に向けたターゲット .....	40
(3) 目指す姿の実現に向けた基本戦略等 .....	43
<b>施策の方向性</b> .....	<b>48</b>
<b>1 京浜港としての貨物集荷策、港湾機能向上策の展開</b> .....	<b>48</b>
(1) 港湾利用コストの低減.....	48
(2) 国内貨物輸送網の充実強化 .....	49
(3) 利用者を選択される港湾の実現に向けた使いやすい港づくり .....	51
<b>2 合理的かつ効果的な施設及び機能の配置</b> .....	<b>53</b>
(1) 京浜三港の現況分析 .....	53
(2) 求められる機能の配置（ゾーニング）の方向性.....	55
<b>3 京浜港の一体的な経営の推進</b> .....	<b>58</b>
(1) 実質的な一港化の推進.....	58
(2) 管理運営の一体化.....	58
(3) ポートオーソリティを視野に入れた取組.....	58
(4) 環境対策、防災対策等にかかる広域的な取組 .....	59

<b>4 広域港湾行政推進にかかる国への要請</b> .....	61
（1）京浜港の管理・運営を担う組織体制の確立.....	61
（2）京浜港における利用者サービスの充実・強化.....	61
（3）既存の港湾施設の維持や高規格な港湾施設整備に係る財源の確保.....	62
京浜港広域連携推進会議委員名簿 .....	63

# 京浜港の現状と課題

## 1 京浜港の現状

### (1) 京浜港の概要

規模等

管理区域

京浜港の管理エリアは陸域（臨港地区）が5,925.5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。（H21.5.25.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。

図表1 臨港地区分区指定の状況 (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	604.3	40.7	117.4	30.4	9.7	201.8	28.9	1,033.2
川崎	361.6	1,668.7	-	22.4	-	-	-	2,052.7
横浜	985.9	1,696.4	-	95.2	4.2	57.9	-	2,839.6
合計	1,951.8	3,405.8	117.4	148.0	13.9	259.7	28.9	5,925.5

#### 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う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2 港湾区域の状況 (ha)

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

#### ウ 公共岸壁（水深7.5m以上）の状況

京浜港は多くの岸壁が整備されている。

#### エ 主な民間企業の立地状況

- ・東京港 東京港は、臨港地区工業港区が小さく民間企業の立地が少ない。  
大井ふ頭や青海ふ頭などの商港区等には、港湾運送事業者、倉庫事業者、海貨事業者等による荷捌き施設、保管施設等が多数立地している。
- ・川崎港 川崎港は、石油化学工業や鉄鋼関係など重化学工業が多く立地している。

また、東扇島ふ頭の商港区を中心に、保管施設、冷凍・冷蔵物流施設等が多数立地している。

- ・横浜港 横浜港は、石油精製所や重化学工業、自動車関連産業などが立地している。

本牧ふ頭や南本牧ふ頭、大黒ふ頭等の商港区等には、港湾運送事業者、倉庫事業者、海貨事業者等による荷捌き施設、保管施設等が多数立地している。

## 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、いかだ運送事業、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「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埠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「スーパー中樞港湾）」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、多様な機能を備えた「総合港湾」として、首都圏をはじめとした背後圏の住民生活や広く我が国全体の経済・産業を支えている。

「総合港湾」としての多様な機能

総合物流拠点機能

・ 外貿・内貿機能

燃料、原材料

: 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

・ 生産機能

: エネルギー基地、臨海部工場

・ 流通・保管機能

: 倉庫等の物流施設

旅客輸送機能

: フェリーふ頭、客船ターミナル

観光・レクリエーション機能: 公園、マリーナ、商業施設

防災拠点機能

: 広域防災拠点、耐震岸壁

総合物流拠点機能

京浜港では、公共ふ頭において一般岸壁に加え、コンテナターミナルや自動車ターミナル等が整備されており、外内貿、各種の荷姿や荷役形態に応じた貨物の取扱いが行われている。さらに、これらの物流活動を支援する空バンプールなど

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。

また、川崎港及び横浜港の民間ふ頭では、大規模な製油所や発電所等の臨海部工場等が立地しており、大量の原油、LNG、鉄鉱石などが輸入されている。

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、その役割をいかに発揮している。

#### 旅客輸送機能

京浜港には、我が国を代表する外航客船施設である大さん橋客船ターミナルや晴海客船ターミナルが整備されており、毎年多くの外航クルーズ客船が寄港している。

また、東京 10 号地（その 2）にはフェリーふ頭があり、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。

#### 【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。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、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

#### 観光、レクリエーション機能

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。

また、夢の島マリーナ、横浜ベイサイドマリーナ、海の公園、東扇島東公園等は、レクリエーション活動の場としても親しまれている。

#### 防災拠点機能

首都圏における大規模災害発生時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、有明の丘地区にヘッドクォーターが、東扇島地区には、物流基地が位置づけられている。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。

さらに、各港には、災害時に海上からの物資の受け入れを行う耐震強化岸壁が

配置されており、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、横浜港に確保されている。

### 【主な防災施設】

耐震岸壁（緊急物資の受入れ等）

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

### 都市活動の支援機能

京浜港の臨港地区等には、卸売市場や発電所、清掃工場、下水処理場、廃棄物処理施設等の公共公益施設が数多く立地しており、様々な面から都市活動を支えている。

### 【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	298.5	一般廃棄物、産業廃棄物、浚渫土、建設発生土
川崎港	浮島2期	73.0	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	21.0	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。

### (3) 総合物流拠点としての役割

京浜港の取扱貨物量（三港合計値）は、輸出貨物量、輸入貨物量、内貿貨物を含めた貨物量全体、いずれも国内最大となっている。

また、特定の貨物だけでなく、多種多様な品目を取り扱っているが、特に、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。

#### 首都圏の住民生活・産業活動を支える「エネルギー基地」としての役割

京浜港の輸入量の約半数は原材料・エネルギー系貨物が占めている。とくに、原油・LNGは日本経済の心臓部である首都圏の住民生活・産業活動を支えており、京浜港は「エネルギー基地」としての役割を果たしている。

#### ア 輸入量の約半数を占める原材料・エネルギー系貨物

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。

## イ 原油・LNGの首都圏への供給

輸入された原油は、各製油所で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っている。

LNGは専用基地に輸入された後、各発電所に供給され、主に火力発電に利用されている。

これらは、幅広く首都圏に供給され、住民生活や産業活動を支えている。

なお、原油やLNG等の取扱いに際しては、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必要である。また、それらの施設と工場等の生産・供給施設が連結して配置されることによって、機能的な供給が行われている。

## ウ 地域を支える産業

京浜港の臨港地区には、鉄鋼業や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全国有数となっている。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。

### 東日本最大の「自動車取扱港湾」としての役割

京浜港は外貿（輸出）内貿ともに東日本で最大の自動車取扱港であり、日本の基幹産業である自動車産業を支える役割を担っている。また、フェリーによる輸送機能も担っており、コンテナも含めたあらゆる輸送形態に対応できる港となっている。

## ア 東日本最大の「自動車輸出基地」としての役割

京浜港は、名古屋港などと並ぶ完成自動車の輸出基地であり、東日本で最大となる。

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さばき地が隣接しており、この特徴を活かしながら、日本の基幹産業である自動車産業を継続して支えている。

## イ 内貿における自動車輸送の多様性

輸出のみならず、内貿（移出・移入）においても京浜港の自動車取扱量（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。これは、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ことが大きな要素のひとつとなっている。

### 「外貿コンテナ貨物輸出入基地」としての役割

京浜港は国内最大の外貿コンテナの取扱港湾である。  
京浜港には外貿コンテナの取扱いにおける優位性もあり、その機能を維持・発展させることが求められている。

## ア 国内最大の外貿コンテナ貨物取扱量

外貿コンテナ貨物取扱量は、全国の約4割を占めており、国内最大の「外貿コンテナ貨物輸出入基地」としての役割を果たしている。また、その取扱量については、増加傾向にある。

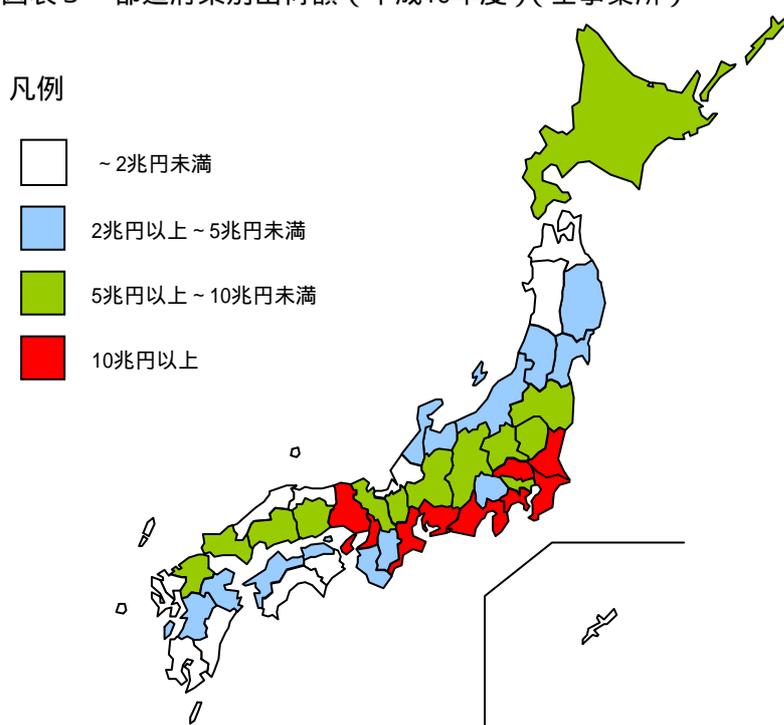
取扱品種においても、様々な貨物が取り扱われており、首都圏のみならず東日本の市民生活・産業活動を支えている。

## イ 京浜港における外貿コンテナ取扱いの優位性と役割

京浜港は、首都圏をはじめとする広大な物流圏を抱えるなど、次のような優位性があげられる。今後も、こうした優位性を活かしながら、外貿コンテナ貨物輸出入基地としての機能や役割を維持・発展させていくことが求められている。

- ・ 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、広大な物流圏を有している。
- ・ 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、国際ハブ港としての機能も果たし得る可能性を有している。

図表3 都道府県別出荷額（平成19年度）（全事業所）



#### (4) 地区毎の利用状況と課題

地区別（埠頭別）の現況（平成 19(2007)年港湾統計確定値）

##### 東京港

- ・ 総貨物取扱量 87,629 千トン
- ・ 公共施設の取扱量 (t) が 85% を占める。外貿では輸入の割合が 62% 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、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。

##### ア) 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埠頭。

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、40 社が進出して最新鋭の物流センターを稼働させている。

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埠頭、食品埠頭が立地している。

##### イ) 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埠頭である、青海コンテナ埠頭が立地し、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、外貿在来船の主要埠頭であるお台場ライナー埠頭 9 バースが立地する。

埠頭背後には、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。

##### ウ) 品川ふ頭

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

その他、北海道と東京港を結ぶ定期航路が就航する内貿バースが配置されている。

##### エ) 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埠頭である。

また、九州等を結ぶフェリー埠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。

##### オ) 竹芝、日の出ふ頭

竹芝ふ頭は、伊豆、小笠原諸島との玄関口として利用され、安定かつ快適な足の便と島民への生活物資等の輸送基地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。

##### カ) 晴海ふ頭

開港 50 周年の 1991 年には、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。

#### 川崎港

- ・ 総貨物取扱量 93,936 千トン
- ・ 民間施設での取扱貨物のうち輸入が62%を占めている。(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、8割以上となっている。

#### ア) 千鳥町地区

川崎港内では、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埠頭であるとともに、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。

#### イ) 東扇島地区

製材や自動車等の在来埠頭、外貿コンテナ埠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埠頭である。

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。

#### ウ) 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。

#### エ) 扇島地区

わ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

#### オ) 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。

#### カ) 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。

#### 横浜港

- ・ 総貨物取扱量 141,757 千トン
- ・ 総貨物量(t)では、公共、民間施設ともほぼ半々の取扱量。

- ・ 公共施設における外貿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埠頭。

昭和38(1963)年から埋立が開始され、当初は4つの突堤をもつ櫛形埠頭であったが、BC突堤間を埋め立てることにより、スーパー中核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(2006)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。

ウ) 大黒ふ頭

昭和46(1961)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埠頭である。埠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(Y-CC)」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バースや、コンテナバース、ライナーバース、内航船バースなど、多彩なバース構成を有している。

エ) 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、客船専用埠頭である。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。

オ) 山下ふ頭

昭和28(1953)年から埋立てを開始し、昭和38(1963)年に完成した埠頭で、在来貨物を中心に扱う。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。

カ) 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ナー施設「横浜ベイサイドマリナー」など、市民利用施設が立地している。

## 各港の抱える課題

### 共通の課題

- ・ 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。
- 京浜港の集荷力（国内ハブ機能）の視点から、背後圏を結ぶ交通ネットワークが十分な水準にない。（国道 3 5 7 号など臨海部交通ネットワークの整備促進、東日本を中心とする内航・鉄道ネットワークの充実が必要）
- ・ 京浜港間の横持ち輸送が多く発生しており、交通混雑等の一因となっているとともに物流コストの増加にもつながっている。
  - ・ コンテナ貨物の増加に伴いバンプールやシャーシプールが不足しており、また、高機能ロジスティックターミナル等の立地を誘導するための十分な用地が確保できていない。
  - ・ 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、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。

### 東京港

- ・ 急速に進むコンテナ船の大型化への対応が急がれている。（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など）
- ・ コンテナ貨物を中心とした大井地区等のコンテナターミナルゲート前渋滞、第 2 航路海底トンネルの交通量の増加への対応が重要課題である。
- ・ コンテナターミナルにおいて施設（ゲートやガントリークレーン等の荷役機器）の老朽化とヤードの狭隘化が進んでいる。

- ・ 内貿ふ頭は内貿貨物のユニット化等が進み、恒常的にヤードが不足している。

#### 川崎港

- ・ コンテナターミナル一体活用による東扇島総合物流拠点地区の拡充が急務である。
- ・ 千鳥町地区における施設の更新及び規模・配置等の見直しによる荷役の効率化が重要課題である。
- ・ 物流施設の集積が進む東扇島と水江町とを結ぶ臨港道路の整備が急がれている。
- ・ 強制水先制度の規制緩和が懸案となっている。
- ・ バルク船の大型化への対応の検討が必要となっている。
- ・ 専用岸壁の老朽化が進んでいる。

#### 横浜港

- ・ 急速に進むコンテナ船の大型化への対応が急がれている。(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など)
- ・ ライナーバースの利用転換が課題となっている。
- ・ 強制水先制度の規制緩和が懸案となっている。
- ・ コンテナターミナルにおいて施設(ゲートやガントリークレーン等の荷役機器)の老朽化とヤードの狭隘化が進んでいる。
- ・ 輸入雑貨の貨物量が伸び悩んでいる。(倉庫等物流機能の活性化)
- ・ 輸出用自動車関連施設(岸壁、置場)が不足している。

#### 【参考】各港の港湾計画

##### 東京港(平成17(2005)年12月)

- ・ 計画目標年次:平成20年代後半
- ・ 外貿コンテナふ頭機能の拡充・強化  
(中央防波堤外側コンテナターミナル整備)
- ・ 内貿ユニットロードふ頭の再編・強化
- ・ 臨海部交通ネットワークの拡充  
平成21(2009)年5月東京都港湾審議会答申内容
- ・ 大型船化への対応
- ・ 臨海部全体の交通ネットワークの強化

##### 川崎港(平成12(2000)年3月)

- ・ 計画目標年次:平成20年代前半
- ・ 首都圏を支える物流拠点の形成  
(東扇島地区を中心とした外内貿機能の充実・強化)
- ・ 港湾と背後地域との連絡による物流機能の強化  
(臨港交通体系の充実)
- ・ 震災時における経済活動を支える物流機能の確保  
(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)

横浜港（平成18（2006）年2月）

- ・ 計画目標年次：平成20年代後半
- ・ 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  
（ 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) )  
（ コンテナ船の大型化への対応 南本牧ふ頭 MC - 3,4 ）
- ・ 物流需要の変化に対応した港湾空間の効率的な利用  
（ 公共岸壁の機能転換及び集約 ）
- ・ 臨海部の道路体系の強化  
（ ふ頭間及び広域道路ネットワークの形成 ）

## 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

#### 世界の経済動向

国際通貨基金(I M F)及び世界銀行の短期・中期世界経済予測では、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を受け、2009年の世界の経済成長率をこれまでの見通しと比較して、下方修正している。

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いるが、不確定な要素も多い。アジア地域については、G D P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。

#### 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、海外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。

#### 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。

#### 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

おける増加量は小さいがアジアから北米間（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。

#### 国際海上輸送ネットワークの状況

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、国外では、より輸送効率を高めることが可能な 45 ft コンテナの利用が拡大しており、2005 年に国際標準化されたことから、今後、急速に普及していくことが予想される。

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。

#### 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いる。多くのサービスは、我が国に寄港していないが、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。

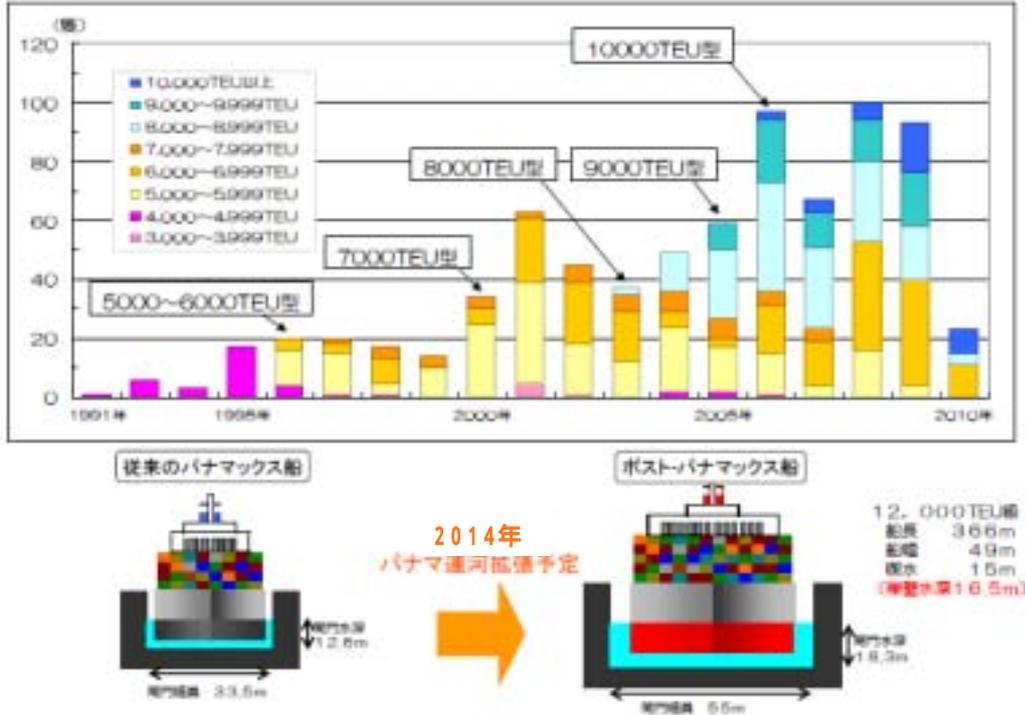
一方、北米航路に就航しているコンテナ船は、現在 4,000TEU～6,000TEU 型が中心となっているが、10,000TEU 型も就航するなど大型化が進んでいる。また、今後、欧州航路への 10,000TEU 超のコンテナ船への代替が進み、その結果、現在の中心である 8,000TEU 型船が次々と北米航路に投入されてくる可能性が高いと見込まれている。

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4 超大型コンテナ船の就航見込み



資料：Clarkson Research Services Ltd, 「Clarkson Containership Register 2007」、パナマ運河庁資料より

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

### アジア諸港の動向

近年、アジア諸港の発展は目覚しく、コンテナ取扱量でも上位を占めている。（1位：シンガポール港、2位：上海港、3位：香港など）

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。

またターミナル整備については、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併会社による整備などの方法が用いられている。

コンテナ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以下に取り上げる。

#### ア 中国・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。これらの生産拠点に、生産に必要な部材を供給し、製品を欧米や我が国等の大消費地に供給している。

また、貨物集荷に向け、背後に保税等の優遇措置を設けた大規模な物流拠点を整備している。

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、天然の大水深を利用した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。

#### イ 中国・深圳港

深圳は、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。

塩田港は、2005年10月から、港湾区と保税区が連結した保税物流圏区が稼働し、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。

#### ウ 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。

これらの取り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。

#### エ 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、高雄港を国際ハブ港、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社専用バースの制限等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。

#### オ 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

#### ア 人口の減少、高齢化

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22.0%と先進国では極めて高い水準となっている。

このような人口減少、高齢化社会の進行の中で我が国経済の持続的成長を

図るためには、技術革新等が不可欠といわれており、港湾活動維持にも同様の課題を有している。

#### イ 地球規模の環境対策

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 2005 年対比で 15%削減することを表明している。

港湾においても排出量の少ない船舶の開発、陸上電源供給システム、モーダルシフトなどの対応が進められているが、一層の取組が求められている。

#### ウ 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等制限法、工場立地法及び工業再配置促進法（いわゆる工場制限三法）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、作業所等の新設・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、京浜港の一部をなす京浜臨海部においても、生産能力の向上が図られず、閉鎖や地方へ移転する工場、作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。

#### エ 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が、さらなる取組が求められている。

特に米国は、各国にメガポートイニシアティブへの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、船舶の安全確保を目的とする国際条約

##### 【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等整備

###### < 保安計画 >

埠頭・水域保安規定の策定

###### < 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。

## オ 3環状道路の整備

3環状道路 については、現在、国において重点的に整備することとされ、中央環状線や圏央道は2015年度を完成目標としている。

3環状道路の整備が進めば、京浜港と物流圏地域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物流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

2009年5月に「関越道～東名高速道路」間の整備計画が改定された。

### 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。

## カ 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。

また、現在航空貨物ターミナルの整備が進められているが、更なる容量の拡大も視野に入れて、港湾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 あるべき京浜港を検討していく上での視点

#### (1) 京浜港が担うべき役割

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「エネルギー基地」「自動車取扱港湾」「外貿コンテナ貨物輸出入基地」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。

具体的には、「エネルギー基地」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、容易に他港で代替できるものではない。また、「自動車取扱港湾」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基地」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り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基地」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基地」の機能について、中心的に記述し、課題の整理をおこなっていく。

#### (2) 京浜港としての問題点とその要因

国際競争力低下の状況

##### ア コンテナ取扱個数

日本は国別のコンテナ貨物取扱量の比較では、順位では世界第4位を占めるものの、国別の世界シェアでは約5%に過ぎない。

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は、2007年は、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。

その結果、世界の港湾において取扱貨物量が増加し、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。

港湾における国別コンテナ取扱量（2006年）

(順位)	(国名)	(コンテナ取扱量(万TEU))	(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%

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

#### 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2006年には6%まで落ち込んでいる。）

このような背景に伴い、船社の経営戦略上、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。

#### ウ 京浜港における基幹航路の寄港状況等

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寄港数は減少している。

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5 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

（「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）

8000TEU型を超えるコンテナ船の急速な大型化が進展する中、これに対応したふ頭は、京浜港に現在のところ2バースしかなく、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。

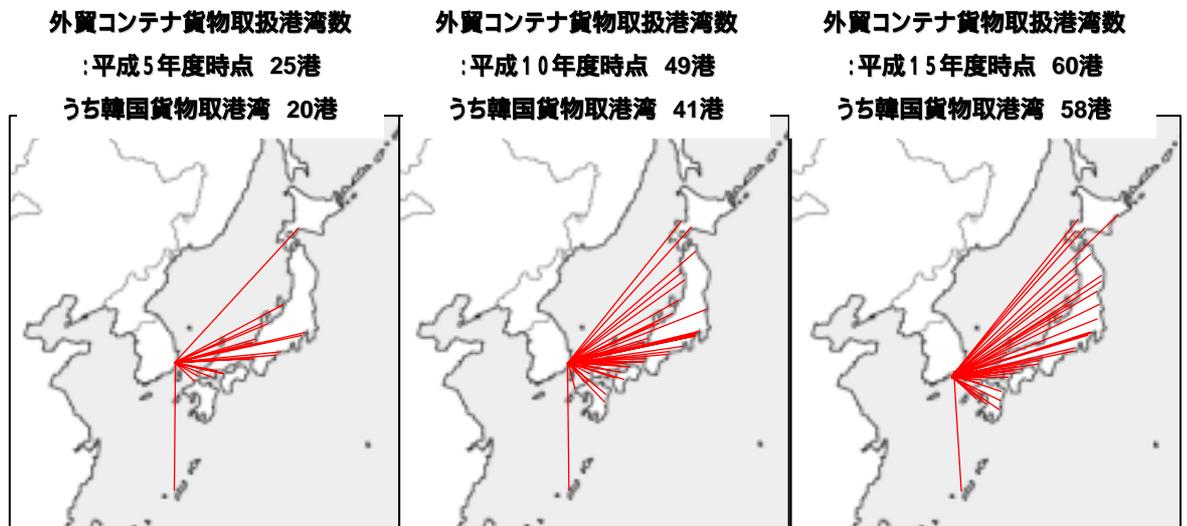
なお、国内主要港についても寄港数は、減少しており、北米航路では、神戸港は20航路から12航路、名古屋港は18航路から14航路、欧州航路では、神戸港は10航路から5航路、名古屋港は11航路から5航路となっている。

## エ フィーダーポート化の現状

国際ハブ港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。

海外トランシップされた我が国発着のコンテナ貨物のうち、平成5(1993)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(2003)年には、34%と全体の1/3を超えるところまで増加してしまっている。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6 フィーダーポート化の現状



## オ 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。

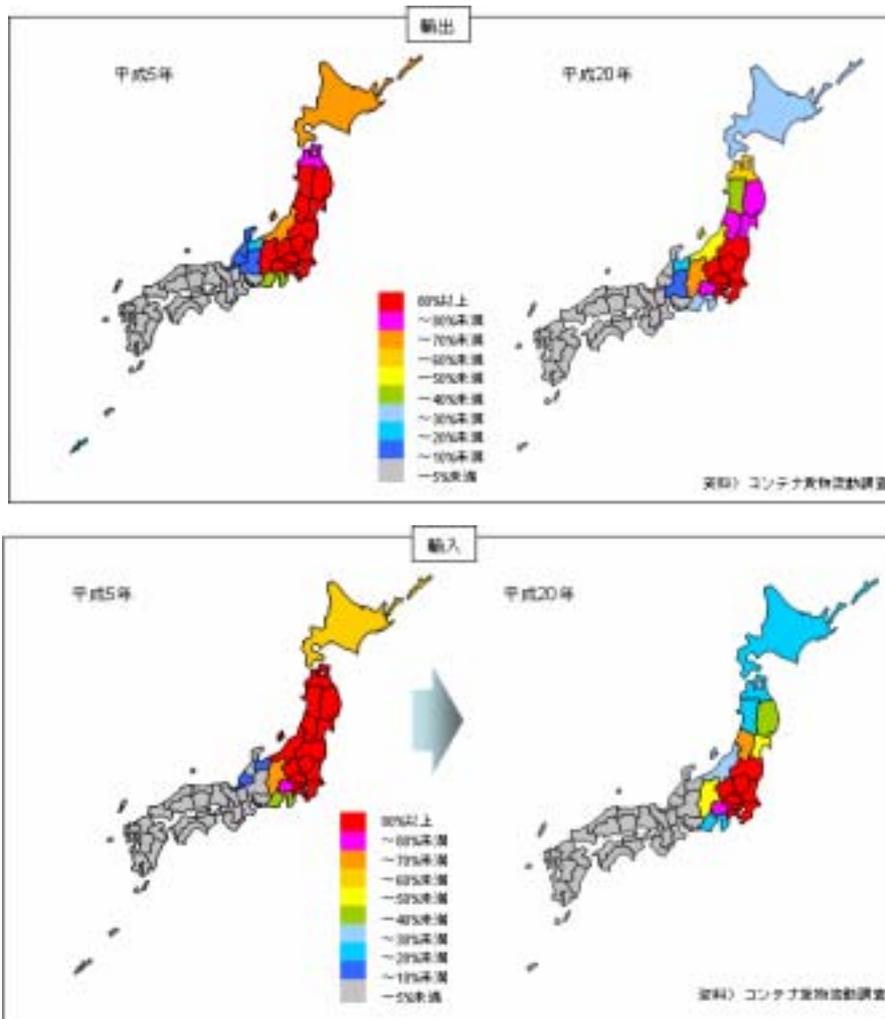
フィーダー輸送の増加により、北米、欧州等との直行便の取扱貨物量が減少することで、一層、基幹航路の寄港数が減少し、航路サービス網が少なくなるなど、外貿コンテナ輸送の輸送効率の低下という悪循環が生じる。

## カ 物流圏貨物の京浜港取扱シェアの低下

国内において工場等の地方立地が進むとともに、国内各港整備の推進、外航航路の就航により、京浜港の物流圏において変化が見られる。

具体的には、各都道府県における京浜港取扱シェアについては、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7 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

### 現状を引き起こした要因

#### ア 生産拠点の海外移転等に伴う物流構造の変化

東アジアにおける生産構造が変化し、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。

安価な人件費等を背景に、アジア諸国が世界の生産拠点となった当初においては、アジア諸国で部品供給を担い、我が国で組立加工して国内での需要や欧米への輸出を行っていた。

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、日本を經由しない生産物の割合が高まっている。

## イ 国内各港の整備

国内にはコンテナ貨物取扱港湾の数が多く、貨物が分散し、国内主要港湾においてスケールメリットを活かせない。

例えば、隣国の韓国と輸出入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外貿コンテナ貨物取扱港湾が 65 港、韓国は 9 港であり、絶対数では約 7 倍となっている。

コンテナ取扱港湾数が多い結果、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。

国内貨物が分散化された結果、コンテナ貨物の取扱量の多い三大湾及び北部九州の国内主要港湾（以下「国内主要港湾」という。）においても、基幹航路の寄港を維持するコンテナ貨物取扱量を確保しにくい状況になりつつある。

図表 8 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：128 港 うち、2007 年に輸出入コンテナの取扱実績があった港湾は 65 港	外貿港湾：28 港 うち、主なコンテナ取扱港湾は 9 港																																																												
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 )																																																												
海岸線延長	29,751km (約 480km にコンテナ港湾が 1 港 = 1,000km あたり約 2.1 港 )	2,413km (約 268km にコンテナ港湾が 1 港 = 1,000km あたり約 3.7 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 (日本は 2007 年実績、韓国は 2008 年実績・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>17,162,815</td> <td>100.0%</td> </tr> <tr> <td>京浜</td> <td>6,943,140</td> <td>40.5%</td> </tr> <tr> <td>  東京</td> <td>3,718,536</td> <td>21.7%</td> </tr> <tr> <td>  川崎</td> <td>43,282</td> <td>0.3%</td> </tr> <tr> <td>  横浜</td> <td>3,181,322</td> <td>18.5%</td> </tr> <tr> <td>阪神</td> <td>4,006,060</td> <td>23.3%</td> </tr> <tr> <td>  大阪</td> <td>1,972,685</td> <td>11.5%</td> </tr> <tr> <td>  神戸</td> <td>2,018,983</td> <td>11.8%</td> </tr> <tr> <td>  堺泉北</td> <td>14,392</td> <td>0.1%</td> </tr> <tr> <td>伊勢湾</td> <td>2,804,411</td> <td>16.3%</td> </tr> <tr> <td>  名古屋</td> <td>2,638,452</td> <td>15.4%</td> </tr> <tr> <td>  四日市</td> <td>165,959</td> <td>1.0%</td> </tr> </tbody> </table>		コンテナ個数 (TEU)	対全国シェア	全国計	17,162,815	100.0%	京浜	6,943,140	40.5%	東京	3,718,536	21.7%	川崎	43,282	0.3%	横浜	3,181,322	18.5%	阪神	4,006,060	23.3%	大阪	1,972,685	11.5%	神戸	2,018,983	11.8%	堺泉北	14,392	0.1%	伊勢湾	2,804,411	16.3%	名古屋	2,638,452	15.4%	四日市	165,959	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>光陽港</td> <td>1,488,206</td> <td>12.8%</td> </tr> <tr> <td>仁川港</td> <td>1,661,741</td> <td>14.3%</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%	光陽港	1,488,206	12.8%	仁川港	1,661,741	14.3%	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	17,162,815	100.0%																																																												
京浜	6,943,140	40.5%																																																												
東京	3,718,536	21.7%																																																												
川崎	43,282	0.3%																																																												
横浜	3,181,322	18.5%																																																												
阪神	4,006,060	23.3%																																																												
大阪	1,972,685	11.5%																																																												
神戸	2,018,983	11.8%																																																												
堺泉北	14,392	0.1%																																																												
伊勢湾	2,804,411	16.3%																																																												
名古屋	2,638,452	15.4%																																																												
四日市	165,959	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%																																																												
光陽港	1,488,206	12.8%																																																												
仁川港	1,661,741	14.3%																																																												
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)、港湾コンテナ貨物取扱量：港湾近代化促進協会資料、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)、港湾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)

## ウ 国内輸送コスト等

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ったり、輸送効率の低下を招いたりしている。

- ・ 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 積級の船舶による運航が大半であり、概ね 400TEU 積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。  
 このため、トランジットタイムやコスト面でも非効率となるため、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 9 定期内航海運の航路と寄港地

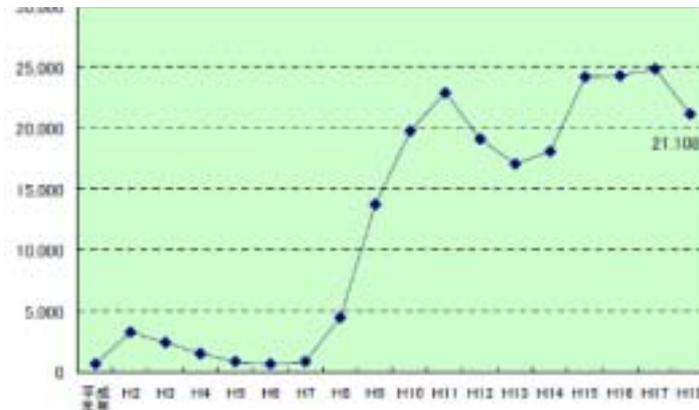


資料)「海上定期便ガイド」により作成

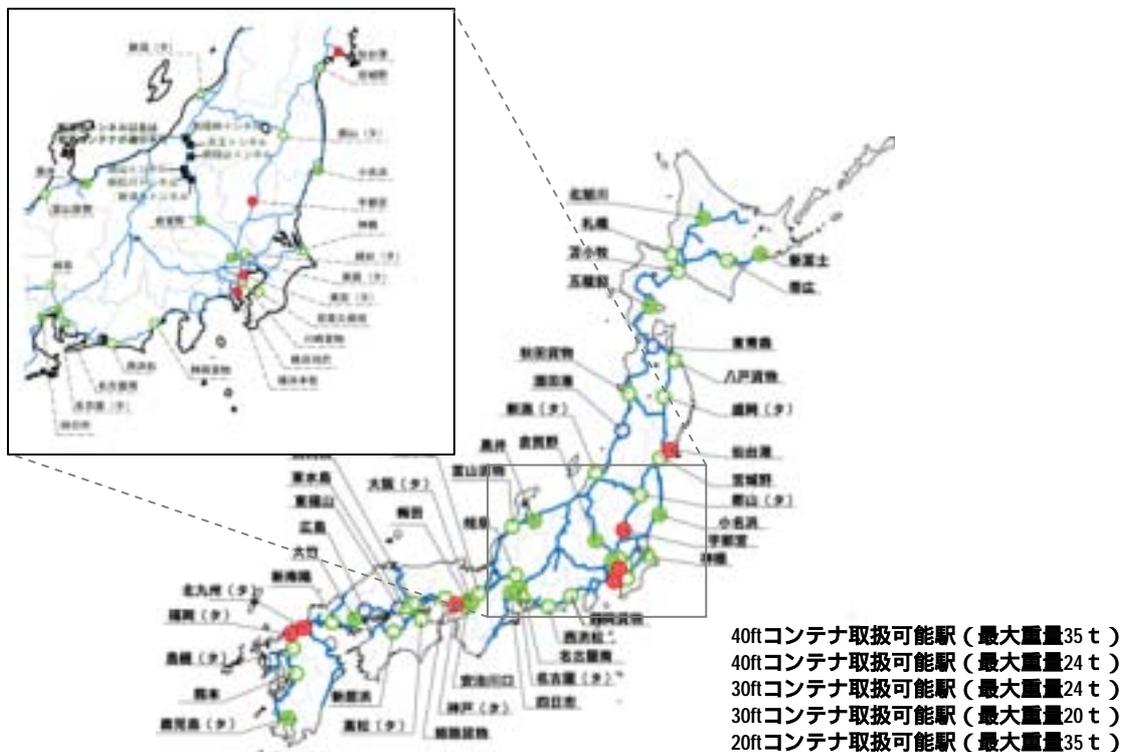
- ・ 鉄道輸送を本格化する体制が整っておらず、運賃競争力も不十分  
 鉄道貨物輸送のうち、鉄道海上コンテナ貨物輸送については、ネットワークの整備は進んでいるものの、各地の貨物ターミナルにおける荷役機材の不足、コンテナ搭載貨車が通行できないトンネルがあること、コンテナヤードと貨物ターミナルが離れているため二次輸送を余儀なくされること、など多くの問題が残されていることから、国内輸送量の拡大に至っていない。  
 更に、貨物輸送は夜間が中心となっているため、海上輸送との接続が悪いとともに、輸送ダイヤの定期性・定時性は必ずしも高くない。

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10 全国の鉄道による国際海上コンテナ輸送の実績



資料)JR貨物資料 出所)横浜市港湾局(<http://www.city.yokohama.jp/me/port/green/tetsudou.html>)



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

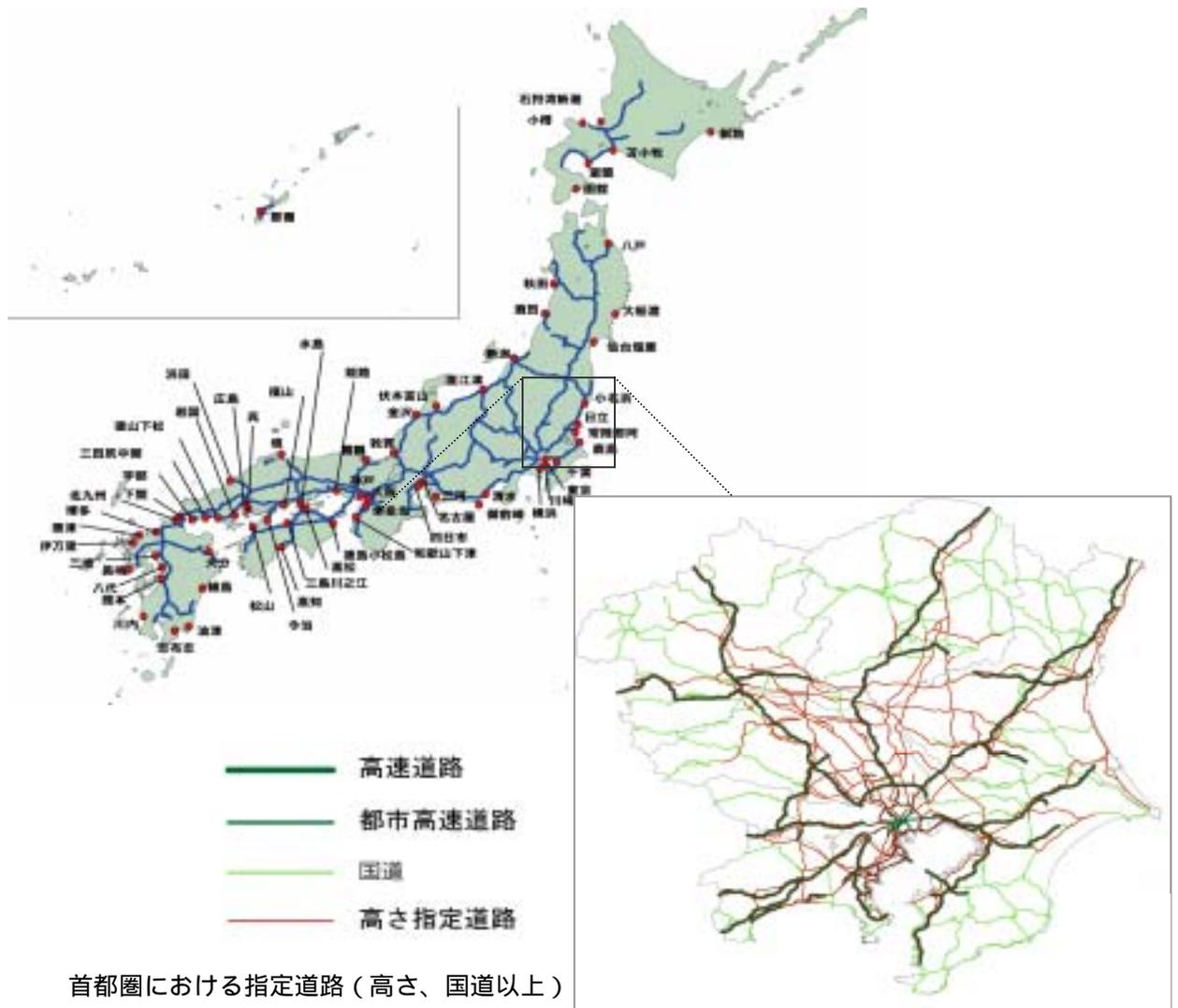
- 環状道路や周辺一般道路など、陸上交通ネットワークの不足  
 高度成長期において、東京を中心とした首都圏の道路網の骨格として、「3環状9放射」が計画された。  
 しかしながら、東名高速、中央道、関越道、東北道、常磐道など放射方向の高速道路は比較的早期に整備されたが、環状方向は整備途上であり、また利用促進に向けての料金体系もネックになっているため、交通渋滞や沿道環境の悪化等が発生するとともに、海上コンテナ貨物の迅速な国内陸上輸送に

支障をきたしている。

また、京浜港内周辺の一般道路には、橋梁の強度等の物理的な支障により、40ft 国際標準コンテナ車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、3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。

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 1-1 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）

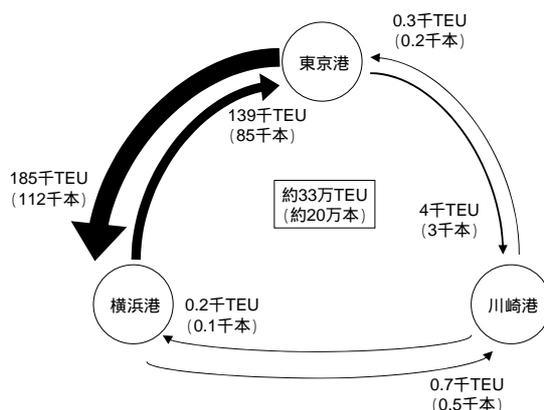


- 京浜港内の横持輸送

京浜港内では年間 30 万 TEU を超える横持ち貨物輸送が発生しており、これに要する費用が船会社等の負担となっている。

このような京浜港内の横もち輸送コストが、船会社のトータルコストに加算されるため、欧州航路等の基幹航路における京浜港への直行便と、シンガポール港、香港港、上海港、釜山港等経由のトランシップ輸送等とを比較した場合、今後、運賃競争面で厳しい局面に立たされることが危惧される。

図表 1 2 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

### 全体的な課題

#### ア 相対的に割高な港湾利用料金

単純な比較は難しいが、発表されている東アジア主要港の港湾利用コストの比較によれば、我が国港湾の港湾利用コストは、近隣諸外国の港湾と比較して割高と言われている。

港湾利用コストが高い要因として、前述の横持輸送の他に、ヒアリング調査では、パイロットやタグボート等に要する費用が、指摘されている。

#### イ 港湾周辺における新たな大規模な開発空間の不足

港湾関連施設に関わる物流事業者からのヒアリング調査では、港湾周辺施設における混雑緩和のため、シャーシプールやバンプール等の必要性が指摘された。また、輸入コンテナ貨物については、流通加工施設の整備に対するニーズが挙げられた。

しかしながら、京浜港においては、新たに埋立可能な水面も限られてきており、また、周辺地域では、すでに高度な土地利用が進んでいるなど、今後、大規模な開発空間を確保することが困難な状況となっている。

## 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 年(1950)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、半世紀以上に渡り、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、都市経営や街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受益相応分に応じた財源の支援等の役割を担ってきたが、近年、その基本的役割分担が曖昧になりつつある。

#### 港湾管理者（地方）の基本的役割

港湾法では、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、港湾を都市経営や街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。

#### 国の基本的役割

四方を海に囲まれた我が国において、物資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とがあるが、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なうなどの役割を担ってきた。

#### 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。

しかしながら、我が国製造業の海外流出や港湾利用コストなどの要因もあり、我が国港湾の相対的地位は低下している。

#### 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ところとなった。

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「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。

#### 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。

現在も、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、先導的な施策を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スーパー中核港湾施策の充実・深化が進められている。

しかしながら、その後も「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いる。

このような状況下で、日本国内でコンテナを特定の港に集中させることと、地方のコンテナ輸送サービスを確保することについて、国際競争力の観点、地域間バランスの観点等から検討する必要性が指摘されている。

#### 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1万TEU未満の港湾が18港、1万以上～10万TEU未満の港湾が33港、10万TEU～100万TEU未満の港湾は9港、100万TEU以上が5港(以上、2007年の速報値)となっている。

### (3) 港湾管理者の取組み

港湾管理者においては、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十分に答えきれていない状況にある。

#### 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に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、国の基本方針に適合し、且つ、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」に適合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。

また、国直轄工事については、工事期間が比較的長期に渡ることが多いことや事務費についての課題も指摘されており、さらに、直轄工事に係る地方負担金に関する具体的な内訳明細が示されないなか、地方が応分の負担を行っていることも問題視されている。

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、地方負担金のあり方等が問題提起され、現在、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もっと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ことが求められているが、このためには、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、地方自治法の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規定されている。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。

#### 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運営するための財源の確保が必要となっている。

#### (4) 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。

#### 物流全体を統括する施策の連携強化の推進

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。

これに対し、物流の一役を担う港湾行政に携わる関係省庁は、全国の港湾の整備、管理を司る国土交通省の港湾局だけでなく、港湾と内陸部を結ぶ道路整備を担う国土交通省道路局、港湾運送や海運、倉庫等の監督官庁としての国土交通省、検疫を担当する厚生労働省、動物検疫・植物防疫を担当する農林水産省など、極めて多岐に渡っている。

そのため、港湾を、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、鉄道海上コンテナ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、これまで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を拡充といった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、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。

# 京浜港共同ビジョンの基本方針

## 1 今後の京浜港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、シンガポール港、ロテルダム港等）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、京浜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、貨物の奪い合い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、世界主要港と同規模として三港を一体的に捉えた場合、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、このような取り組みに対し、それぞれに港湾使用料の徴収や入港手続き等、同様の手続を強いている。

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、京浜三港は、アジア諸港の躍進等により、我が国港湾の相対的地位が低下するなか、国内三大湾への基幹航路寄港のさらなる減少が進み、日本港湾のフィーダーポート化が拡大する可能性があるとの危機感を共有し、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り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

#### 京浜港経営にあたっての基本的視点

荷主、船会社等へのヒアリング結果からも明らかなように、京浜港に課せられた課題は、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」という視点が不可欠となっている。

#### 地方（港湾管理者）が中心となった港湾経営（経営主体のあり方）

いうまでもなく、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」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、港湾で行なわれる物流活動は、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、京浜港の経営主体は、都市経営の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。

#### 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活かし、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なうとともに、京浜港内や物流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。

#### 経営感覚の確保

海外の港湾管理においては、いわゆるポートオーソリティ制度のもと、柔軟な港湾経営を実現し、高い国際競争力を持つ港湾も多く存在する。

京浜港においても、一体的な経営により、簡素で効率的な運営を実現し、迅速な経営判断、経営体力の強化を図ることで利用者サービスを向上させ、多角的な港湾経営の実現、国際競争力の強化に努めていく必要がある。

### （3）京浜港経営の基本方針～三港の一体的な経営の推進

広域的な港湾経営を実現するうえで、前述したとおり現行制度における地方公共団体の港湾管理運営には問題点、一定の限界があることも否定できないが、これを改善する上で広域連携は大きな効果が見込まれる。

一方、三港は、半世紀以上に渡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。

今後、ポートオーソリティを視野に入れ、海外における港湾経営の事例などを参考に、一体的な経営に向けた具体的な体制、一体性を強めるための施策など、検討を深めていくが、当面は、東京港、川崎港、横浜港を管理運営する3つの地方公共団体が広域連携を前提として、京浜港の経営に取り組んでいく。

#### 一体的経営の効果

##### ア スケールメリットを生かした港湾管理・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本体化による経費削減、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・廃棄物処分用地の広域的な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となる。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。

#### 一体化に向けた課題

##### ア 一体的な経営組織の構築

京浜三港の管理は、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ず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。

### 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、広域幹線につながる臨港道路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。

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、CO<sub>2</sub>対策としての陸電の設置などは、一つの港湾のみで行な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SOLA S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。

### 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。

### 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) 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が危機意識を共有し、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)は近隣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 京浜港の目指す姿

### (1) 京浜港の将来像

#### 政策目標

京浜港の国際競争力強化を図ることで、我が国産業の活性化、生活の安定性を確保する。

#### ア 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国際物流の面から支える重要な役割を担っている。

しかしながら、特に外貿コンテナ物流において、近年、アジア諸港の躍進などにより、我が国港湾の相対的な地位が低下しており、我が国経済に与える影響が懸念される。

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、極めて重要である。

#### イ 産業の活性化と生活の安定性

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ことは重要である。

また、流通、商業活動を支える外貿コンテナ物流においては、主要な貿易国を直行便で結ぶ基幹航路の維持・拡大により、輸送時間の短縮や製品コストの低減を図り、我が国の工業製品の価格競争力の向上を通じた産業の活性化を図っていく必要がある。

更に、消費者に対しても、京浜港が直接主要貿易港との玄関口となることで、より安全・安心な商品の安定的な提供を図っていく。

#### 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、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。

#### ア 目指す姿

- ・ 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る国際港湾物流サービスの提供を目指す。
- ・ 日本の港湾の先頭に立った、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を目指す。

## イ 目指す姿の実現に向けた施策展開の方向性

### 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や環境対策等の視点にも考慮して、適切に維持・更新していくように図る必要がある。

### 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。

### 環境対策、防災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、防災対策、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。

本ビジョンでは、特に、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、商業活動を支えるコンテナ物流機能の強化に向けた取り組みを中心に検討していく。

## (2) コンテナ物流機能強化に向けたターゲット

ターゲットを設定する上での背景（再確認）

### ア 国際的な物流動向

- ・ 国際的に分業化が進む中で、日本企業は多くの生産拠点を海外にシフトしている。また、中国をはじめとするアジア諸国の経済発展と相まってアジア諸国との発着貨物量は増加傾向にある。
- ・ 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いる。また、中国一極からベトナム、タイ、インドネシア、インドなど拡散しながら南下していく可能性が高い。その結果、我が国港湾を經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。
- ・ 一方、基幹航路において、我が国発着のコンテナ貨物量は量的に増加しているものの相対的なシェアを落としており、この状況が続けば、京浜港のコンテナ貨物量は、基幹航路の寄港を維持できる水準を下回る可能性がある。

### イ 国際的な海運動向

- ・ 基幹航路におけるコンテナ船大型化を進めるとともに、船会社間の共同運航やグループ化を図りながら寄港地の集約化を進めている。
- ・ 一方で、フィーダー輸送網の充実が進められるとともに基幹航路間におけ

る寄港地でのトランシップ（積み替え）なども行われている。

- ・ 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、港湾整備の進展とあわせて、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。

#### ウ アジア主要港の取組み状況

- ・ 中国の主要港は、コンテナ貨物量の増大にあわせ、急ピッチで施設整備を進めている。また、釜山港は、更なるトランシップ貨物の獲得を狙い、釜山新港整備などを戦略的に進めるとともに、インセンティブ措置やフィーダー網の充実により、日本海側の港湾を中心に貨物の誘致を積極的に進めている。
- ・ これまで大型船が寄港できなかったインドやベトナムなどの港湾でも、大水深岸壁の整備が急ピッチで進められている。

#### エ 京浜港の状況

- ・ 京浜港は、我が国コンテナ貨物の約4割を取扱っており、国内最大のコンテナ貨物取扱拠点港である。また、東日本には京浜港に匹敵する港湾がなく、首都圏のみならず北海道までの広い地域の産業や生活を支えるメインポートの役割を担っている。
- ・ しかしながら、国内において工場等の地方立地が進むとともに、国内港湾のコンテナふ頭整備の推進や外航航路の就航等により、平成5(1993)年と比較すると、北海道から東北、北陸地域における京浜港取扱シェアが低下するなど、京浜港へ寄港する基幹航路数が減少傾向にある。
- ・ 寄港地の絞り込みが厳しさを増す中で、我が国発着の輸出入貨物の国際シェアは低下していることから、一港寄りとなる基幹航路の増加、さらには抜港が続出する可能性が否定できない状況にある。

#### 設定すべきターゲット

【ターゲット】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に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物流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等での積替え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】 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、我が国の釜山港等での積替え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】 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。

また、ベトナムやインドなどアジア発着貨物のウエイトが南に移りつつある傾向もあり、中継基地としての京浜港の地理的優位性がさらに高まる可能性がある。

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、日本のハブポートであり続けるためには、東アジアの国際ハブポートである必要がある。

### (3) 目指す姿の実現に向けた基本戦略等

#### 京浜港の将来像の実現に向けた3つの基本戦略と国への要請

京浜港としての貨物集荷策、港湾機能向上策の展開  
合理的かつ効果的な施設及び機能の配置  
京浜港一体的な経営の推進

広域港湾行政施策推進にかかる国への要請

#### 基本戦略等に基づく施策の方向性

京浜港及び港湾行政の現状にかかる課題の解決や、京浜港が目指す将来像の実現に向けて、今後、京浜港が取り組むべき施策の方向性を、短期的及び中長期的視点を含め、「施策の方向性」として示す。

京浜港としての貨物集荷策、港湾機能向上策の展開

東アジアにおける港湾間競争が激化する中、釜山港等と対峙する日本のハブポートあるいは北米航路における地理的優位性を活かした東アジアにおける国際ハブポートを目指す京浜港においては、基幹航路の維持・拡大に必要な貨物集荷策の推進とともに、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の展開は喫緊の課題である。

#### ア 貨物集荷を促す港湾利用コスト低減の実現

##### 官民一体となった港湾利用コストの低減に向けた取組

京浜港を拠点とする外航コンテナ船社や内航フィーダー船社は、釜山フィーダー船社と対峙し、東北、北海道の貨物を集荷するに当たっては、コンテナ1本あたり、数十ドル刻みの運賃競争等により凌ぎを削っているとも言われている。

こうした中、京浜港に貨物集荷を促していくためには、インセンティブ制度の活用や規制緩和等にとどまらず、様々な側面から、民間事業者と一体となった港湾利用コスト低減に向けた取組みが重要である。

また、基幹航路の維持・拡大の観点から、船会社に対する直接的な対応も一つの検討項目となる。

#### イ 貨物集荷を支える国内交通ネットワークの充実強化

##### 国内輸送コストの低減や輸送効率の改善

BPAが、日本での貨物誘致セミナーにおいて、日本国内輸送費用の割高感を強調し、釜山港トランシップ利用拡大を呼びかけるなど、国内輸送コストの低減や輸送効率の改善が重要な課題となっている。

このため、内航輸送や鉄道輸送、トラック輸送等のモード別に、それぞれが連携、共同した取組みも含めながら、施策を構築していく必要がある。

## ウ 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

### 港湾施設や物流施設の機能強化や利便性の向上等の取組

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、「総合港湾」として港湾施設や物流施設の機能強化や利便性の向上を進めていくことが重要である。

更には、ゲート周辺の渋滞混雑解消や労働環境等の改善の視点に立った取組みも不可欠である。

### 合理的かつ効果的な施設及び機能の配置

我が国最大の「総合港湾」である京浜港を取り巻く状況は、国際海上物流におけるコンテナ化の進展や、輸送効率の向上に向けた急速なコンテナ船等の船舶の大型化、港湾エリアにおける開発可能空間の減少等により、厳しさを増している。

こうした課題に的確に対応していくためには、京浜港の一体的な経営を進め、合理的かつ効果的な施設及び機能の配置の方向性を提示していくことは極めて重要な課題である。

## ア 求められる機能の配置の方向性

### 京浜港の目指す姿を踏まえた合理的かつ効果的な施設及び機能の配置の方向性の提示

京浜港は、今後は、東日本のメインポートとして、また、国内ハブポートとしての役割を果たしていくことが求められている。

このため、こうした役割に相応しい港湾施設、機能の活用、整備、誘導に向け、長期的な視点に立って、既存施設の有効活用を図りつつ、求められる施設及び機能の配置の方向性を的確に提示していく必要がある。

## イ 既存施設の取扱能力と取扱実績等を踏まえた取組

### 既存施設の有効活用と機能配置のあり方

京浜港の既存施設における取扱能力と取扱実績との関係を機能別に見てみると、長年の社会経済情勢の変化に伴い、両者が大きく乖離しているケースも生じ始めている。また、一方で、既存施設では貨物需要や船舶大型化の動向等に十分に対応できておらず、更に強化、充実させる必要があるものもある。

四方を海で囲まれた日本においては、海上貨物の荷姿に変化が生じることがあっても、海上輸送の重要性は全く変わることはなく、京浜港にストックされている既存の港湾施設は、首都圏経済の発展に必要不可欠な貴重な物流社会資本といえる。

そこで既存施設の合理的かつ効果的な機能配置のあり方を整理し、その有効活用の方向性を提示していくことが重要である。

## ウ 開発空間の確保に向けた取組

### 新たな開発空間の確保

発展を続けるアジア主要港湾（上海港、釜山新港等）では、大規模な港湾施設の整備とともに、周辺地域に広大な物流施設用地等を確保するなど、荷主等の物流ニーズに対応した取組を進めている。

京浜港の港湾区域や埋立地、周辺地域においても、その発展とともに、港湾施設や物流施設等の整備が着実に進んでいるが、新たな開発可能性のある空間は限られつつあり、こうした開発空間の確保が課題となっている。

そのため、京浜港全体を俯瞰して、新たな開発空間確保に向けた検討を進めるとともに、例えば、既存ストックの有効活用の視点から、機能更新の機会を捉えた開発空間創出手法の検討など、新たな取組も必要となっている。

### 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、港湾経営の民営化する事例が主流となりつつある。

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、管理運営の一体化による管理運営面での効率化、更には一体的な経営の推進を図っていく必要がある。

## ア 実質的な一港化の推進

### 港湾計画の実質的な一本化

国際競争力を強化していくためには、まず、港湾計画の実質的な一本化や、手続き等の簡略化・統一化等による実質的な一港化を進め、利便性や利用者サービスの向上を図っていくことが重要である。

そのため、各港の港湾計画の指針となる基本方針「京浜港の総合的な計画」を、平成23年度を目処に策定する。

## イ 管理運営の一体化

### 京浜港連携協議会（仮称）の設置

京浜港を一体的に整備・経営していくために、地方自治法に定める協議会として、「京浜港連携協議会（仮称）」を設置する。

「京浜港連携協議会（仮称）」においては、各港の港湾計画の指針となる基本方針「京浜港の総合的な計画」の策定等を協議する。

### 京浜港事業提携委員会（仮称）の設置

東京港埠頭株式会社と財団法人横浜港埠頭公社の連携強化を推進するため、京浜港事業提携委員会（仮称）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、資材等の共同調達などの提携事業を検討、推進していく。

## ポートオーソリティを視野に入れた取組の方向性

将来的には、我が国の実状にあった京浜港としてのポートオーソリティ設立を視野に、名実ともに、国際競争力を備え、簡素で効率的な運営を司る、広域的な港湾経営を実現していく必要がある。

参考：諸外国におけるポートオーソリティの現状

「ポートオーソリティ」の概念は、必ずしも明確ではないが、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
- ・ 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。

ポートオーソリティに関しては、国際標準的な定義はなく、各国港湾の歴史的な事情等により、港湾管理の手法や行政と民間の役割分担は異なっている。

諸外国の港湾管理を計画・整備・運用面から分類すると、下記の図表 13 のように整理される。世界的な傾向としては、公設民営化が進んでいる。

図表 1 3 計画・整備・運用面からみた分類

		公共+民間			完全民間
		下物+上物 公共	下物公共 上物民間	計画のみ公 共	
計画		公共	公共	公共	民間
下物 (基 盤)	整備	公共	公共	民間	民間
	運用	民間	民間	民間	民間
上物 (設 備)	整備	公共	民間	民間	民間
	運用	民間	民間	民間	民間
港湾名		シアトル、タ コマバンク バー、アムス テルダム、高 雄、釜山	NYNJ、LA LB、ロッテ ルダム、ハ ンブルグ、 ジオイアタ コウ、シン ガポール、	上海、香港、 塩田	フェリク ストウ、 タンジュ ンペラバ ス

## 広域港湾行政施策推進にかかる国への要請

京浜港一体的な経営を推進するためには、地方の判断による柔軟な港湾管理運営を実現することが不可欠であり、必要な規制緩和などを求めていくとともに、道路網や施設の整備など、国による施策の実施や支援が必要な事項について、要請活動を実施していく。

### ア 基本的な考え方

東京港、川崎港及び横浜港が一体的な港湾管理・運営の実現を目指しながら、京浜港としての国際競争力を一層、強化していくためには、

- ・ 京浜港の管理・運営を担う組織体制の確立
- ・ 京浜港における利用者サービスの充実・強化
- ・ 既存の港湾施設の維持や高規格な港湾施設整備に係る財源の確保

などに取り組んでいくことが急務の課題となっている。

こうした課題を解決するため、港湾法をはじめとした法律の改正など、国による制度の見直しや、地方への財源移譲並びに支援措置などが必要であり、将来のポートオーソリティを視野に入れて取り組む京浜港では、これを国に求めていくことが必要となっている。

## 施策の方向性

### 1 京浜港としての貨物集荷策、港湾機能向上策の展開

#### (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、三港が一体となり、規模の利益や効率性を追求し、コスト低減策を展開する。

#### 三港一体的な運営によるコスト低減策

##### ア 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も視野に入れ、できる限り、施設使用料を一元化し、判りやすい料金体系の中で、利用者のコスト圧縮を検討する。

##### 【取組施策案】

- ・港湾施設使用料の段階的一元化及び料金を低廉な水準に設定することによるコスト圧縮
- ・料金徴収基準の見直しによるコスト削減

##### イ 貨物集荷に向けた優遇策（インセンティブ）の導入・拡充

京浜港において、一元的な優遇策（インセンティブ）を導入することにより、港湾物流に係るコスト圧縮、貨物集荷策等を検討していく。

現在、各港で採用しているインセンティブ制度については、内容を調整のうえ、効果的なものについて、一元的な適用を検討していく。

##### 【取組施策案】

- ・トランシップ貨物の優遇策  
京浜港の地理的優位性を活かし、東アジア諸国のトランシップ貨物（中継貨物）を取り込むための優遇策

##### ウ 手続きの一元化、施設整備の効率化によるコスト低減

手続面において、輸出入手続きの迅速化・共通化・ICT化を実現し、申請窓口の一本化による運営コストの圧縮を図る。

また、施設整備面においては、既存施設を最大限活用し、ゾーニングを踏まえた効率的でスケールメリットを活かした施設整備により、コスト圧縮を図る。

##### エ コンテナバージを利用した湾内輸送拡充・強化によるポートチャージ低減

北米などの基幹航路で荷降ろしされた実入りコンテナや空バン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によるポートチャージ低減を検討していく。

## オ 環境配慮に対する優遇策

船舶・トラック・荷役機械等、輸送・荷役に伴って発生する排出ガス対策やモーダルシフトの推進など環境負荷低減に配慮する取組みに対する優遇策を検討していく。

### 規制緩和等による低減化

#### ア 水先基準の緩和等による水先料・タグボート使用料の低減

横浜川崎区の強制水先対象の船舶については、平成 11(1999)年度に 300 トンから 3,000 トンへ緩和されたが、東京区と同様の 10,000 トンへの緩和は見送られており、京浜港として一体的な運用ができるよう、国に働きかけを行っていく。

また国際競争力強化の観点から、入出港に係る港湾利用コスト低減に向け、水先料やタグボート使用料について関係機関とともに検討していく。

#### イ 有料道路の料金施策

首都圏の高速道路ネットワークの最大限の利活用を図るため、環状道路の利用促進や長距離利用車や大型車両の負担を軽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。

## (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。

### 内航フィーダー輸送の活性化

南北に細長い我が国では、主要幹線道路や高速道路の整備が進み、国内トラック輸送は、全国的に発達している。一方で、内航輸送については、トラック輸送に比べ、輸送網が未発達であったり、コスト競争力が不十分であることもあり、国内フェリー輸送やRORO船輸送を除き、取扱量が低迷しており、京浜港と国内港湾とを結ぶ内航フィーダー輸送網を民間事業者と一体となって充実強化していく必要がある。

#### ア 内航フィーダー輸送等輸送コストの低減

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、燃料油等への課税など、運航コストが高い現状にある。

このため、内航フィーダー輸送量の拡大に向け、税減免の要請や港湾施設使用料等の低減など内航フィーダー輸送の活性化に資する輸送コスト低減の検討を進めていく。

#### イ 国内各港との連携強化

内航輸送の拡大に向けた港湾管理者などによる取組については、京浜港における取組とともに、国内各港との連携した取組も重要である。

このため、国内各港との合意のもと相互主義等による内航輸送拡大の支援策を構築していく。

#### ウ 内航輸送にかかる施設の確保

内航輸送の活性化を進めていくため、係留施設など必要な施設については、規模等の検討を行い、必要に応じて確保を図っていく。

#### エ 内航フィーダー船の外貿バースへの直付け、隣接バースとの相互融通

荷役時間の短い内航フィーダー船や港内はしけの外貿バースへの直付けの拡大に当たっては、関係事業者との調整が不可欠である。

このため、関係者との調整を進めていくとともに、専用バースの確保や隣接バースとの相互融通等の取組により、内航フィーダー船による輸送量の拡大を図っていく。

#### 鉄道輸送の促進

国内鉄道輸送については各地の鉄道駅において海上コンテナ用の荷役機器等が不足するとともに、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状況にある。

そのため、ソフト、ハードの両面から、輸送環境を整えることなどによって、取扱貨物量の拡大に向けた取組を推進していく必要がある。

#### ア コンテナ貨物の搬出入等にかかる優遇策

鉄道輸送の拡大に必要な輸送環境の整備に向け、港湾施設等への海上コンテナ貨物の搬出入等にかかる優遇策について検討していく。

例えば、コンテナターミナルゲート等の予約搬出入システムを活用し、鉄道輸送を利用したコンテナ貨物については、コンテナターミナルゲートの優先入場を図り、鉄道駅とターミナル間との輸送円滑化の取組を拡充していくことを検討する。

#### イ 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。

#### ウ 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。

#### トラック輸送の効率化

釜山港、BPAは、日本国内輸送費の割高感を強調し、国内各港とのフィーダー輸送網の充実・強化を進めている。このため、京浜港における貨物集荷策の強化において、生産地・消費地とを結ぶ重要な輸送モードであるトラック輸送の効率化は、重要な課題である。

#### ア インランドポートの設置

内陸部の貨物集荷の拠点に京浜港の共同によるインランドポートを設置し、効率的、効果的な貨物集荷を支援していく取組を検討していく。

イ 共同輸配送システムの促進

インランドポートや国内各港と連携した共同輸配送システムの構築に向けた取組を民間事業者と連携して取り組んでいく。

内陸部等に共同輸配送の拠点を確保するとともに、民間事業者と共同で一定数量の貨物集荷を行い、定期的な実入及び空コンテナの共同輸配送の仕組みを検討していく。

(3) 利用者を選択される港湾の実現に向けた使いやすい港づくり

三港内ネットワークの充実強化

三港一体の効率的な港湾経営を進めていくためには、ハード、ソフト両面におけるネットワークの充実強化を図る必要がある。

ア コンテナバージを利用した湾内輸送拡充・強化【再掲】

東京湾内において運航するコンテナバージの輸送拡充や強化を行い、京浜港間の横持ち輸送の効率化を図っていく。

イ 国道357号の早期整備

京浜港間の道路ネットワークの充実強化を図るには、国道357号の早期開通が不可欠であり、国に対し早期完成を目指した整備を進めるよう働きかけを行っていく。

ウ 臨港道路の拡充

コンテナターミナルゲート付近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、臨港道路の拡充を行っていく。

エ 共同ポータルサイトの開設・運営

三港共同のポータルサイトを立ち上げ、ポートセールスを目的とした情報提供や、港湾事業者向けにターミナルに係る詳細情報の提供等を行っていく。

オ 諸手続の一元化【再掲】

港湾諸手続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の一元化、簡素化、ICT化を推進していく。

臨海部ロジスティクス機能の強化

多様化する荷主のニーズに対応するため、物流の最適化が追求されており、物流施設の効率的な利用や高度な物流施設の充実が不可欠である。

このため、限られた空間の中での施設の効率的な利用を促進し、京浜港における物流機能の強化を図っていく。

ア 基幹道路の整備に応じた物流施設の配置検討

現在、国において整備を進めている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。

これら基幹道路の整備に伴い、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連携を図り効率的な物流の構築に向けた検討を進めていく。

#### イ 既存の高機能物流施設（川崎FAZ、YCC等）の活用検討

既存の大規模高機能物流施設について、国際・国内の物流ニーズに対応するため、三港の広域的な道路ネットワークの構築を進め、その活用策を検討していく。

#### フルオープンに向けた取組み

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、港湾のフルオープンに向けた取組を進めることにより、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る。

#### ア 共同デポの活用

現在、横浜港南本牧ふ頭で実施されている、共同デポとコンテナ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の運営等、利用しやすい体制を整えることにより、需要喚起に努める。

#### イ ゲートオープン時間の柔軟化

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等、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検討を進める。

#### ウ 就業環境の整備

港湾労働体制のフルオープン化の進展に対応し、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のため関係機関との調整等、効率的な荷役機械の導入など働きやすい環境整備に向け、取り組んでいく。

#### エ 官公庁と協調した体制づくり（通関、検疫等）

CIQ業務に関する改善要望やリードタイム短縮・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の実施に向けた検討を行う。

## 2 合理的かつ効果的な施設及び機能の配置

### (1) 京浜三港の現況分析

#### 機能配置

東京港は、空港機能を含む物流関連機能の拠点化が顕著となっている。

一方、川崎港は、生産拠点としての機能が広範を占めているほか、冷凍冷蔵倉庫の拠点をはじめとする物流機能が配置されている。

また、横浜港は、外洋に近く船舶の運航効率も高いことから、生産機能を背後に持ちつつ、自動車を含む物流関連機能の拠点が配置されている状況にある。

港 別	機能配置	京浜港としての機能
東京港	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流機能ゾーン</li> <li>・空港機能ゾーン</li> </ul>	
川崎港	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流機能ゾーン</li> <li>・エネルギー・生産ゾーン</li> </ul>	
横浜港	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流機能ゾーン</li> <li>・エネルギー・生産ゾーン</li> </ul>	

#### 能力

	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
外貿貨物量 (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)
内貿貨物量 (万トン)	4,470	4,409	4,930
旅客施設利用者(千人)	6,800	100	1,000

## 京浜三港の特徴

京浜三港の土地利用の現状を簡単に示すと以下のとおりである。

- ・ 東京港では、空港機能を含む物流機能の拠点整備が進められているが、荷捌き・保管等の用地が不足している。首都圏の広域防災の核となる有明の丘基幹的防災拠点を有している。
- ・ 川崎港は、民間による生産拠点が広範を占めているほか、冷凍冷蔵倉庫の拠点などの物流機能が配置されている。緊急物資輸送活動のための東扇島基幹的広域防災拠点を有している。
- ・ 横浜港は、生産機能を背後に控えて自動車などの物流関連拠点が配置されているが、水深が深く湾口に近いという利点を有しながらも荷捌き施設などの用地が不足している。関東一円をカバーする横浜海上防災基地を有する。

また将来の埋立等あらたな開発の可能性のある空間は以下のとおりである。

- ・ 東京港は現在埋立開発中の新海面処分場などの新規埋立地に加え、利用の低下している海域に開発空間があり、物流機能の拡大が可能である。
- ・ 川崎港は東扇島の前面海域に開発空間が残されており、物流機能の拡大が可能である。
- ・ 横浜港は本牧ふ頭、大黒ふ頭、金沢地区の前面海域に開発空間を残しており、物流機能の拡大が可能である。

実際の開発にあたっては、泊地、描地をはじめとする現行の水域利用を踏まえた検討、調整が必要である。

## 課題と取組

### ア 外貿貨物への対応

- ・ コンテナ船大型化への対応
- ・ 滞留時間の長い輸入貨物に対応した広いヤードの確保

### イ 内貿貨物等への対応強化

- ・ 内貿ユニットロード貨物への対応強化
- ・ 内航フィーダー専用バース等の整備
- ・ バージ輸送の充実（横もち機能の充実）
- ・ コンテナ化などの進展により、利用が低下しているふ頭の再編
- ・ タンカー、バルク船等の大型化への対応

#### ウ 浜頭背後の交通対策

- ・ 臨時に対応しているバンプール・シャーシープールの恒久化等有効活用
- ・ ICT技術の活用などによる運営効率の向上

#### エ 交通ネットワークの充実

- ・ 国道357号の整備促進
- ・ 京浜港と物流圏を結ぶ交通ネットワーク（3環状道路など）の整備促進

#### オ 羽田空港再拡張を踏まえた物流拠点の形成

- ・ あらたな航空貨物・空港利用車両を考慮した、京浜港及び背後圏の物流・交通ネットワークの強化

#### カ 環境負荷の軽減・景観への配慮

- ・ 輸送、荷役時の排出ガス対策や、モーダルシフトなど、環境負荷低減の取組みに対する優遇策を検討【再掲】
- ・ 良好な景観の形成手法を検討

#### キ 防災機能の強化

- ・ 災害時のコンテナ物流に供する耐震岸壁の整備
- ・ 緊急物資等輸送に供する耐震岸壁の整備
- ・ 基幹的広域防災拠点の整備等

### （2）求められる機能の配置（ゾーニング）の方向性

京浜港は、我が国最大の総合港湾として、「エネルギー供給や生産」、「流通・商業活動」等の多様な要請に今までどおり応えていく必要がある。

また、京浜港は、東日本のメインポートとして重要な役割を担うとともに、今後はコンテナ物流における基幹航路の維持・拡大に向け釜山等と対峙する日本のハブポート、北米航路における東アジアの国際ハブポートを目指す。

京浜港の目指す姿の実現に向け、港湾施設及び機能の配置を合理的かつ効果的に誘導していく必要がある。

#### 京浜港に求められる役割（機能）【再掲】

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る国際港湾物流サービスの提供を目指す。

- ・ エネルギー供給、生産の場としての港湾
- ・ 流通・商業活動を支える港湾
- ・ 都市の一部を形成する港湾

#### ターゲット（目指す姿）に応じた京浜港の能力の推計

将来の京浜港の能力を推計するにあつたての考え方の整理は以下のようなものが挙げられる。

- ・ 各港湾計画を基にした京浜港としての貨物量推計
- ・ 基幹航路の維持による国内貨物の集約化効果による増加の評価（国内各港との連携など）

### 機能配置の視点

港湾管理者から見た「効率的な空間形成」及び利用者から見た「利便性の高い空間形成」を踏まえ、例えば、以下の視点による検討が必要である。

- ・ 集約させる機能
- ・ ある程度均等に分散させる機能
- ・ 能力別に分散させる機能
- ・ 新規に追加させる機能 等

### 求められる機能の配置（ゾーニング）の方向性

京浜港に不足する機能の充実や既存施設の有効活用を最大限図りつつ、将来を視野に入れた、求められる施設及び機能の配置の方向性の素案を以下に示す。

## 【求められる施設及び機能の配置の方向性の素案】

### 物流機能ゾーン

物流機能ゾーンについては、コンテナ化の進展、船舶の大型化の動向とともに、現在の利用状況（施設の取扱能力や取扱実績等）、各施設の効率的な利用、事業効果等（ ）を十分に検証・分析したうえで、将来像を検討する必要がある。

- （ 例えば、既存施設（係留施設、コンテナターミナル施設、保管施設、荷捌き施設（ ） 流通加工施設等）の有効活用の視点や各施設の立地特性、取扱貨物の特性、幹線道路網との接続状況などの諸条件を整理していく必要がある。）
- （ また、京浜港の主要な輸出品目の一つである自動車及び自動車部品等については、取扱基盤の強化など、貨物種類別の拠点化も視野に入れた検討も必要と考える。）

そこで、本ゾーンについては、以下のような機能配置の考え方の素案を基に今後検討をしていく。

- ・ 現在の機能の更なる充実を図っていくゾーン  
このゾーンは、現在配置されている機能が、現状においてもその役割を果たしていると評価されるとともに、今後もその機能を継続し更なる充実を図っていくことが望ましいゾーンである。
- ・ 機能の転換を検討していくゾーン  
このゾーンは、現在配置されている機能が、社会経済情勢の変化等に伴い役割が転換しつつある場合、または、京浜港全体から見た場合に、今後、機能転換を検討することが望ましいと考えられるゾーンである。
- ・ 埋立等新たな機能を検討するゾーン  
このゾーンは、京浜港内において、現状ではその機能が存在しない、または施設規模が不十分など、新たな機能の配置を検討していくゾーンである。

### エネルギー・生産ゾーン

京浜港臨海部のエネルギー産業、製造業等の立地については、現行の港湾計画におけるゾーニングを基本に継続して配置していく。

なお、エネルギー・生産ゾーンの港湾機能については、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、適切な維持・更新がなされるよう検討を図っていく必要がある。

#### 空港機能ゾーン

羽田空港を中心に港湾機能との調和を図りつつ、空港機能ゾーンを形成していく。また、羽田空港の国際化に伴い、航空貨物も視野に入れながら、国道357号や首都高湾岸線などの活用により、京浜港全体で背後圏の物流を支える拠点の形成を図っていく。

#### 都市の一部を形成するゾーン

都市の一部を形成する港湾として、環境対策、防災対策、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。【再掲】

#### 新たな空間開発を検討するゾーン

大規模な開発空間の確保に向け、将来の新たな開発空間についても港湾区域等を含めて検討する。

#### 交通ネットワークの充実

合理的かつ効果的な施設及び機能配置の実現に向けては、各機能の配置（ゾーニング）とあわせて、これらの各機能と背後圏、各機能相互、各機能内の交通ネットワークの充実が非常に重要である。

そのため、例えば、国道357号の未整備区間の整備促進や3環状道路などの交通ネットワークの充実を見据えた検討を行う。

### 3 京浜港の一体的な経営の推進

#### (1) 実質的な一港化の推進

##### 港湾計画の実質的な一体化の推進

京浜港の一体的経営を実現していくため、各港が策定する港湾計画の基本方針となる京浜港の総合的な計画を共同して作成するため、地方自治法に基づく「京浜港連携協議会」を設置する。

##### 施設使用手続等の簡素化、統一化【再掲】

- ・ 港湾施設使用手続等については、府省共通ポータルサイトにおける「標準モデル」様式等を活用し、標準化、電子化を図っていく。

#### (2) 管理運営の一体化

##### 管理運営の基準等の統一化

- ・ 港湾統計等について統一化を検討していく。
- ・ できる限り、港湾施設等の施設使用料を一元化し、判りやすい料金体系に向けた検討を進めていく。

##### 誘致、営業活動等の一体化

- ・ 貨物集荷に向け、共同でポートセールスを展開していく。
- ・ 港湾経営力の強化を図っていくため、共同して、マーケティング活動の展開を進めていく。

##### 管理運営の実質的な一体化の推進

管理運営の基準等の統一化や、誘致、営業活動の一体化を進めるとともに、東京港埠頭株式会社と財団法人横浜港埠頭公社の連携強化を推進するため、両者と、川崎港をオブザーバーとした京浜港事業提携委員会を設置し、協議を進めていく。

#### (3) ポートオーソリティを視野に入れた取組

##### 基本的な取組の方向性

##### ア 三港が一体的に整備、管理運営を行うことができる経営主体の検討

我が国の一部事務組合や海外のNY/NJ港等の事例を踏まえ、京浜港の実状にあった広域的な港湾の経営主体のあり方を整理していく。

##### イ 経営主体の強化

##### ア) 財政面、整備面

海外においては、埋立造成(土地所有)や下部構造(航路しゅんせつ)を、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。

一方、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。

こうしたことから、京浜港の一体的な経営に向けて、広域的な港湾の整備、経営の運営主体においても、下部構造財源が確保される仕組みを構築していく必要がある。

1) 企画面、権限面

港湾の企画、整備にあたっては、これまで以上に利用者ニーズに柔軟かつ迅速に対応していくことが求められる。

このため、必要な法改正等により、港湾計画策定等の企画面や港湾整備において、港湾の経営主体の権限を強化していく必要がある。

2) 規制面

現在、港湾法においては、港湾管理者が港湾区域及び臨港地区において、港湾の開発、利用又は保全に必要な規制を行うことが認められている。

その規制の基となる港湾区域や港域等の設定や変更に際しては、国の関与や関係法令等の制約がある。

今後、広域的な港湾の運営に当たって、規制面においても自主性を高めていくためには、こうした制約等を見直していく必要がある。

ウ 柔軟かつ効率的な経営形態の追求

近年、国際海運会社やターミナル運営会社では、大規模な経営統合が行われるとともに、一層の経営の効率化に向け、船舶の大型化等が進展している。

また、海外の主要港湾、例えば、シンガポール港やロッテルダム港、釜山港などでは、投資資金の確保とともに、柔軟かつ効率的な運営を目指し、上部構造の運営を中心に、経営主体の民営化が広まりつつある。

我が国を代表とする京浜港においても、こうした動きも視野に入れつつ、柔軟かつ効率的な施設運営が可能な経営形態を追求していく必要がある。

(4) 環境対策、防災対策等にかかる広域的な取組

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の防災対策など、様々な社会的な要請についても、一体的運営の推進により、広域的に取り組んでいく必要がある。

環境対策

ア 緑化等の推進

京浜港の港湾エリアにおいても、港湾緑地等での緑化や海浜等の整備等により、自然環境の保全、再生を一体的に推進していく。

イ 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、京浜港の港湾施設等に、計画的に、太陽光発電施設等を導入していく。

ウ 陸上電力供給設備の導入

京浜港においても、停泊時間等の長い船舶等を対象に、段階的に、陸上電力供給設備の導入を図っていく。

エ 改正省エネ法等への対応

京浜港が一体となって、省エネルギー対策を求める改正省エネ法(エネルギーの使用の合理化に関する法律)等の法令等への対応に取り組んでいく。

## 防災対応

### ア 大規模災害対策

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、民間事業者とも連携を図りながら、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。

## 危機管理対応

### ア 密輸密入国等対応

世界を代表する国際貿易港である京浜港における密輸密入国等の対策についても、国や関係行政機関、民間事業者とも連携を図りながら、強化を図っていく。

また、改正SOLAS条約や国際船舶・港湾保安法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。

### イ 新興感染症等対策

新興感染症や病虫害対策等についても、京浜港として、国や関係行政機関、民間事業者とも連携を図りながら、水際での取締等の危機管理体制を強化していく。

## 4 広域港湾行政推進にかかる国への要請

### (1) 京浜港の管理・運営を担う組織体制の確立

各港湾において、これまで培われた港湾管理・運営のノウハウを最大限に活用しながら、地方公共団体による京浜港の管理・運営を推進していくため、以下の制度改正が必要である。

#### 国と地方の役割分担の明確化

現在は、国と地方の役割分担が必ずしも明確でないとともに、港湾管理者の管理運営に関する権限も限定されている状況と言える。

地域の実情に沿った港湾管理運営の実現に向け、国と地方の役割分担を明確にすることが必要である。

#### 地方の判断による柔軟な港湾管理運営の実現

法令や財政等の制約により、大胆な政策展開が行えず、柔軟な料金設定や制度運営、商業ベースでの調整等を行うことが困難となっている。

法令等による規制を撤廃し、地域の実情に応じた柔軟な港湾管理運営が実現できるように改善することが必要である。

#### 管理運営の効率化

公共港湾施設についてはの所有形態（国、地方自治体、公社等）や貸付方法（専用、公共）が異なっているため、施設の効率的利用を図るうえで柔軟性に欠けており、これらの見直しが必要である。

### (2) 京浜港における利用者サービスの充実・強化

京浜港の利用者サービス向上を図るため、水域の一体利用など、京浜港の一体性を高める規制緩和や、京浜港の利便性の向上を実現することが必要である。

#### 京浜港の水域利用の一体化の実現

横浜川崎地区の強制水先対象の船舶については、平成 11 年(1999 年)度に 300 トンから 3,000 トンへ緩和されたが、東京湾区と同様の 10,000 トンへの緩和は、「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発生時の影響が多大」などの理由により実現が見送られており、一体的な運用ができるようにすることが必要である

#### 京浜港の一体化を図る道路ネットワークの実現

臨海部を走行する港湾関連車両は、コンテナ車をはじめとした大型車となっており、これらの車両が京浜港間を連絡するには、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（有料道路）を利用することとなる。このような状況にあっては、一般車両との混在による交通混雑の誘発、輸送時間への影響などが懸念されるほか、首都高速道路を利用する場合は、料金負担が必要となる。

このため、京浜港間を連絡する道路ネットワークの整備を促進し、早期完成を目指すことが重要である。

### (3) 既存の港湾施設の維持や高規格な港湾施設整備に係る財源の確保

京浜港の既存港湾施設のなかには、コンテナ化の進展等にあわせ、同時期に集中して整備された施設も多く、既に建設後30年以上を経過している施設もあり、このままでは港湾管理者である地方自治体の負担が過大になることから、これら港湾施設を維持していくためには、国費の導入が必要である。

また、コンテナ船、タンカー船等の大型化など国際海運動向を踏まえた的確な対応を図っていくためには、計画的に高規格港湾施設の整備を推進していくことが求められるが、施設整備の費用が大きく、財源確保が常に課題となっていることから、国による一層の財政支援が必要となっている。

#### 老朽化した港湾施設の維持、並びに更新に対する財源確保

現行制度では、港湾施設の維持に対する国の補助制度として「統合補助」があるが、この制度は1地区に対する事業費が2億円から5億円の範囲とされているとともに、調査費を含まないなどの制約を受けるため、港湾管理者において適切な維持管理が計画的に実施できるよう、新たな国の支援が必要である。

#### 高規格コンテナターミナル整備に対する財源確保

高規格コンテナターミナルを新規に整備する場合、岸壁を国が直轄事業として、上部施設（ターミナル内施設など）を公共（起債事業）あるいは公社、運営事業者（貸付事業）等によって整備されることが一般的となっているが、いずれの場合においても、地方の負担が過大となっており、地方への財源委譲がなされていない状況においては、見直しが必要である。

#### 港湾管理者の財務力強化

港湾整備には、防波堤、航路、道路等の構造物をはじめ、多大な費用がかかる。

地方への財源委譲などにより、港湾管理者の負担が過大とならないようになるまでは、これらの社会基盤の整備に必要な費用は、国が財源調整を行い、必要額を確保するとともに、適正に配分するなどの措置を講じることが必要である。

## 京浜港広域連携推進会議委員名簿

[ 第 3 回京浜港広域連携推進会議開催時 (平成 21 年 5 月 26 日) ]

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	
飯塚 孜	日本船主協会 副会長	
関根 康	外国船舶協会 専務理事	
福永 昭一	東京湾水先区水先人会 会長	
春原 博	日本荷主協会 専務理事	
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	
鈴木 幹夫	東京倉庫協会 会長	
小此木歌藏	神奈川倉庫協会 会長	
岡部 義裕 (茂木 洋)	東京商工会議所 常務理事	
埜瀬 武	川崎商工会議所 専務理事	
塚原 良一 (専務理事 大澤 正之)	横浜商工会議所 会頭補佐	
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	
徳川 恒孝	横浜港振興協会 会長	
小池 正臣	東京港埠頭株式会社 社長	
岡本 坦	横浜港埠頭公社 理事長	
斉藤 一美	東京都港湾局長	
片山 昭	川崎市港湾局長	
川口 正敏	横浜市港湾局長	

氏名の ( ) 内は、第 1 回京浜港広域連携推進会議開催時 (平成 20 年 11 月 10 日) から変更した委員 (前委員)