

国際コンテナ戦略港湾の取り組みについて

国際コンテナ戦略港湾の実現に向け、国際競争力強化の取組を次のとおり進めています。

1 京浜港の総合的な計画

横浜市、東京都、川崎市が地方自治法に基づき設置した京浜港連携協議会において、今後各港がそれぞれ策定する港湾計画の基本となる「京浜港の総合的な計画」（目標年次：平成 40 年代前半）を策定しました。

＜京浜港の総合的な計画【概要版】 参照＞

2 コンテナ貨物集荷施策の展開

今年度予定していた釜山港等に流出している貨物を取り戻すためのコンテナ貨物集荷促進事業は、震災の影響により実施が困難なため、当面の取り組みとして「横浜港フィーダー輸送復興支援制度」を 11 月まで実施していきます。

【横浜港フィーダー輸送復興支援制度の概要】

[目的]

震災により大きな影響を受けた東北地方などとのフィーダー輸送の再開を支援することで、被災地の消費や生産を支えるとともに、国際コンテナ戦略港湾としての背後圏との集荷ルートの早期の安定・強化につなげます。

[内容] ※いずれも上限あり

- ・内航輸送支援：必要な事業費（船舶関係費・運航費・港湾関係費）の 1 / 3 を補助
- ・鉄道輸送支援：1 F E U（40 フィートコンテナ 1 本）あたり 5, 0 0 0 円を補助

[今後の予定]

当初予定していたコンテナ貨物集荷促進事業は、東北諸港の復興状況や工場の生産状況等を踏まえ、取り組んでいきます。

3 財団法人横浜港埠頭公社の株式会社化

財団法人横浜港埠頭公社を民営化するため、その受け皿となる「横浜港埠頭株式会社」を本市全額出資により、平成 23 年 7 月 26 日に設立しました。

商号	横浜港埠頭株式会社（英文名 Yokohama Port Corporation）
設立日	平成 23 年 7 月 26 日
所在地	横浜市中区山下町 2 番地 産業貿易センタービル 4 階（横浜港埠頭公社内）
資本金	2, 000 万円（横浜市の全額出資）
代表者	代表取締役社長：金田孝之（横浜港埠頭公社理事長が兼務）
役員	取締役 4 名：港湾局長、港湾局副局長、埠頭公社理事長、埠頭公社専務理事 監査役 1 名：港湾局港湾経営部長 ※いずれも非常勤

[今後の予定]

国土交通大臣による「特定外貿埠頭の管理運営に関する法律」に基づく指定会社の指定を得て、平成 24 年 4 月の新会社による業務開始に向け準備を進めていきます。

京浜港の総合的な計画

【概要版】



平成 23 年 9 月
京浜港連携協議会

I 京浜港の総合的な計画とは

■京浜港の総合的な計画の位置づけ

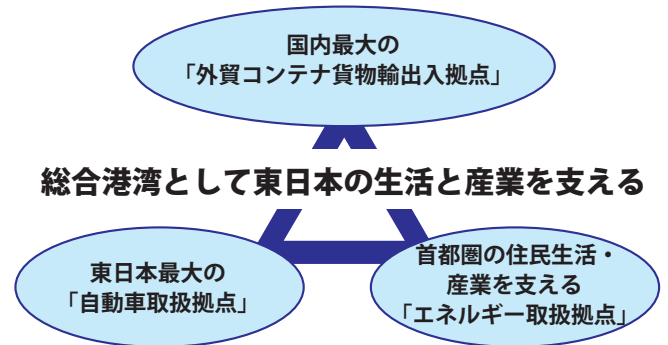
- ◆「京浜港共同ビジョン」で提示した京浜港の目指すべき将来像の実現に向け、平成40年代前半を目標年次と設定して策定しました。
- ◆地方自治法に基づく京浜港連携協議会において策定した計画であると同時に、三港が今後策定する港湾計画の基本となるものです。

本計画に基づき、京浜三港が更に連携を深め、一体となって貨物集荷策、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推進していきます。

II 京浜港の現状

■京浜港の特徴

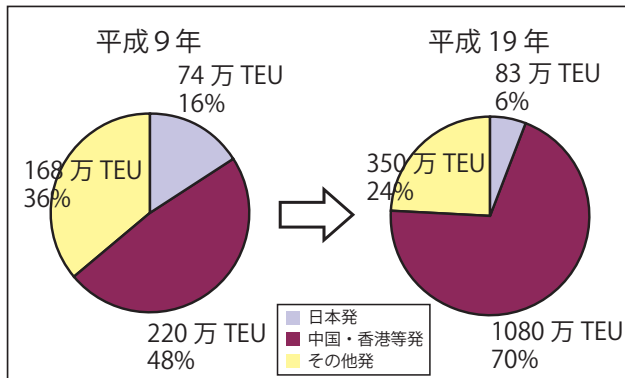
- ◆東京港、川崎港、横浜港からなる京浜港は、首都圏4,000万人を支える総合物流拠点です。
- ◆北海道・東北地方における貨物も京浜港を利用する割合が高く、東日本の住民生活や産業を支えています。



■京浜港を取り巻く状況（コンテナ貨物）

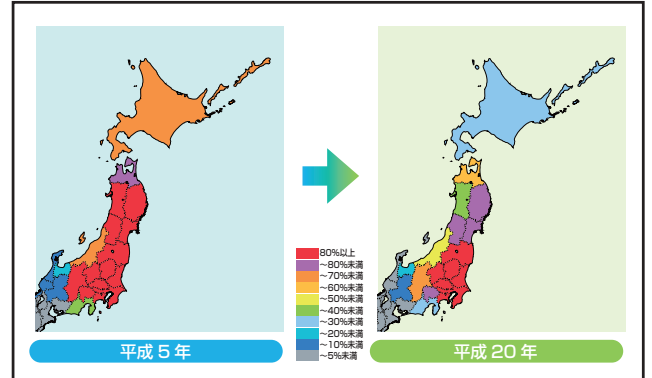
- ◆近年、製造業を中心に、日本からアジア諸国へ生産拠点を移転するなど、国際貿易構造が変化しています。また、アジア諸港の躍進により、日本港湾の相対的地位が低下しています。このような状況に対処するためにも、京浜港は東アジアの拠点港湾として機能強化へ取り組んでいきます。

〈アジア／米国間における貨物シェア（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。

〈京浜港取扱シェアの比較（輸出）〉



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

東アジアの拠点港湾として機能強化への取組が必要

Ⅲ 京浜港の目指すべき姿

■京浜港の総合的な計画における目標

◆「京浜港共同ビジョン」（平成22年2月）における政策目標や将来像を目指し、ハード・ソフト両面から5つの目標を設定しました。

「京浜港共同ビジョン」

【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】

- ・東日本のメインポート機能の維持
- ・釜山港等に対峙する日本のハブポートの実現
- ・東アジアの国際ハブポートの形成

京浜港の総合的な計画における5つの目標

- ①コンテナ貨物集荷策の展開による、国際基幹航路の維持・拡大、船舶の大型化を捉えた埠頭機能の充実・強化
- ②三港の一体的な経営の推進
- ③交通ネットワークの充実・強化
- ④大規模地震災害時における国際物流機能の確保
津波、高潮対策の充実など災害に強い港づくりの推進
- ⑤再生可能エネルギーの活用の推進
水辺環境再生への取組

「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」を公募。平成22年8月に、京浜港が選定された。

■京浜港の目標とする貨物量

1. 目標貨物量の考え方、及び目標年次

目標貨物量 = ベース貨物量 + 戦略貨物量

目標貨物量	説明
ベース貨物量	取扱品目別に、将来人口やGDP、取扱実績貨物量等を加味して推計した貨物量
戦略貨物量	ターミナル使用料の低減やインセンティブ等のコンテナ貨物集荷策により獲得する貨物量

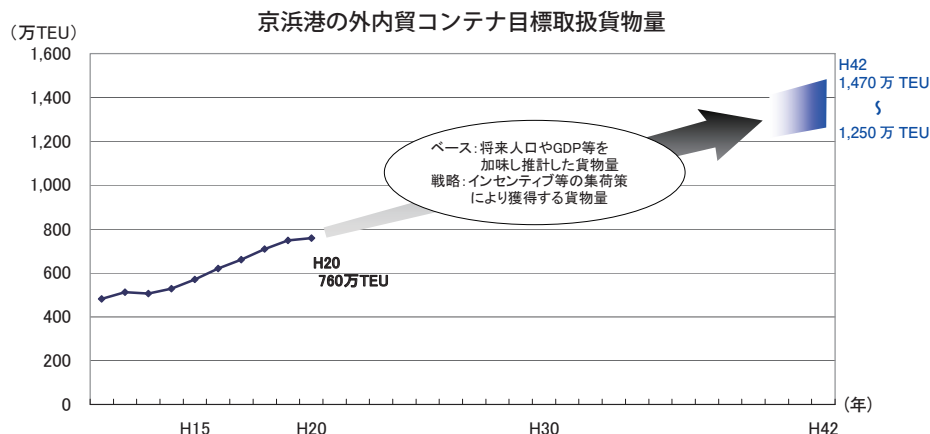
目標年次	平成40年代前半
基準年	平成20年

2. 目標貨物量の設定

取扱貨物	単位	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)	万トン	11,600	19,600 ~ 21,800
	万トン	(9,300)	(15,300 ~ 17,300)
	万TEU	(700)	(1,140 ~ 1,300)
内貿公共貨物 (うち内貿コンテナ)	万トン	3,700	4,400 ~ 5,600
	万トン	(500)	(900 ~ 1,400)
	万TEU	(60)	(110 ~ 170)
うちフェリー貨物	万トン	700	700
外貿専用貨物	万トン	8,300	9,500 ~ 11,600
内貿専用貨物	万トン	8,000	8,300 ~ 9,200
合計	万トン	31,600	41,800 ~ 48,200

(参考) 外内貿コンテナ三港別目標取扱量

三港別	単位	現状 平成20年	目標貨物量 平成42年
東京港	万TEU	400	640 ~ 750
川崎港		10	40 ~ 50
横浜港		350	570 ~ 670
合計	万TEU	760	1,250 ~ 1,470



IV 実現に向けた基本戦略

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、目標の実現に向け、貨物集荷策や港湾機能の充実強化等の基本戦略を展開していきます。

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

○国内貨物の集荷

東日本で生産消費される貨物を主な集荷の対象とします。加えて、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取組を強化する必要があります。

【輸送モードごとの競争力強化策】

- * 内航フィーダー輸送（内航船による国内物流大動脈の形成等）
- * 鉄道・トラックフィーダー輸送（日本海側ルート of 構築や道路網の整備促進） など

○国際トランシップ貨物の獲得

国際ハブポートとしての機能を維持・拡大していくため、中国からの北米向けトランシップ貨物に加え、成長の著しい東南アジアターゲットを拡大します。

さらに、北米・中南米・オセアニアなど多様な航路網を活用し、トランシップ拠点としての役割を高めます。

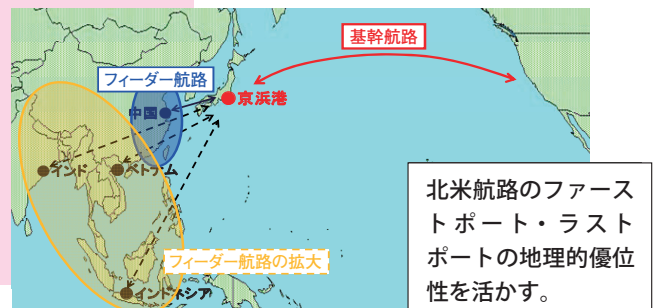
【取組】

- * ターミナルの一体活用等による効率的で安定した積替え拠点の形成 など

〈コンテナ貨物集荷（イメージ）〉



〈国際トランシップ（イメージ）〉



2. ターミナルコストの低減

国際戦略港湾として、国際競争力を強化するため、利便性の向上とコスト低減策を推進していきます。

- * 公設民営化・大幅な国費導入等による貸付料原価の低減
- * 利用促進に向けた戦略的なインセンティブ措置の拡充
- * ターミナルの利用促進等に向けた貸付料の柔軟化
- * 岸壁やガントリークレーンの相互融通など生産性の向上によるコスト低減 など

3. 京浜港の一体化による利用者サービス向上

三港の連携施策により、利用者のサービス向上に係る取組を促進していきます。

- * 三港間の横持ちに係る輸送費用の支援
- * コンテナバージ輸送の効率性・強化
- * 共同バンプールの設置
- * 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の要望 など



コンテナバージ輸送

物流施設配置の基本的な考え方

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します。また、施設の耐震化や災害に強い交通ネットワークの構築を図り、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ます。

コンテナターミナルの施設配置等

以下の方針に基づきコンテナターミナルの整備を進めます。

- ① コンテナ船の大型化への対応
- ② アジア貨物の増大への対応
- ③ 内航フィーダー貨物への対応

<東京港>

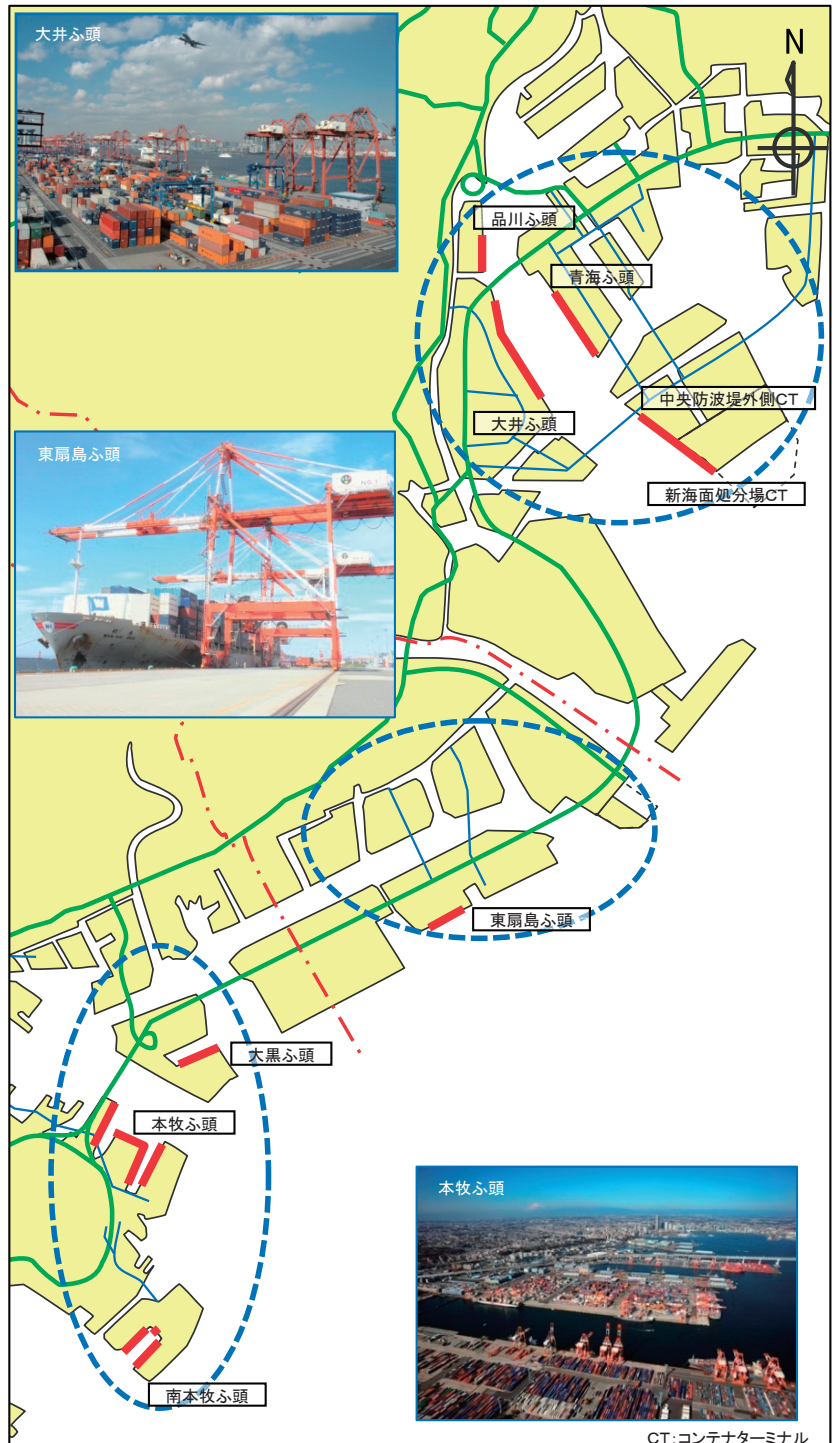
- ・ヤード拡張や岸壁の増深などによる既存ふ頭の機能強化・再編（大井・青海ふ頭）
- ・コンテナターミナル及び背後の物流拠点等を整備（中央防波堤外側・新海面処分場コンテナターミナル）
- ・コンテナ関連用地の埋立（大井地区）など、新たな用地の確保によるオフドック機能の拡充 など

<川崎港>

- ・コンテナターミナルの充実、臨海部物流拠点としての効率的な運営（東扇島ふ頭）
- ・羽田空港との連携も考慮した土地利用の検討（浮島地区）
- ・東京港、横浜港に近接する特性を活かし、オフドック機能の拡充（東扇島地区） など

<横浜港>

- ・国内唯一の -20 m 岸壁を擁するコンテナターミナルの整備（南本牧ふ頭）
- ・ふ頭ごとにコンテナターミナルの一体運用を図り効率的利用を推進
- ・上屋や倉庫の再配置を検討しロジスティクスハブを形成（大黒ふ頭・南本牧ふ頭）
- ・施設の機能転換等による新たな空間の確保 など



公共在来ふ頭の施設配置等

京浜港は、コンテナのほか、輸出で大きなウェイトを占める完成自動車など、多種多様な貨物を取扱っています。総合港湾である京浜港は、公共在来ふ頭における取扱貨物についても着目し、今後の施設配置の方向性等を示します。

完成自動車

◆対応の方向性

- ・利用促進策を展開すると同時に、利用事業者や船舶並びに施設の現状等を勘案し、機能強化や再編
- ・2隻同時着岸によるトランシップ輸送に対応したバース延長の確保の検討
- ・ヤード不足の解消を目指し、立体駐車場等施設整備

内貿ユニットロード貨物

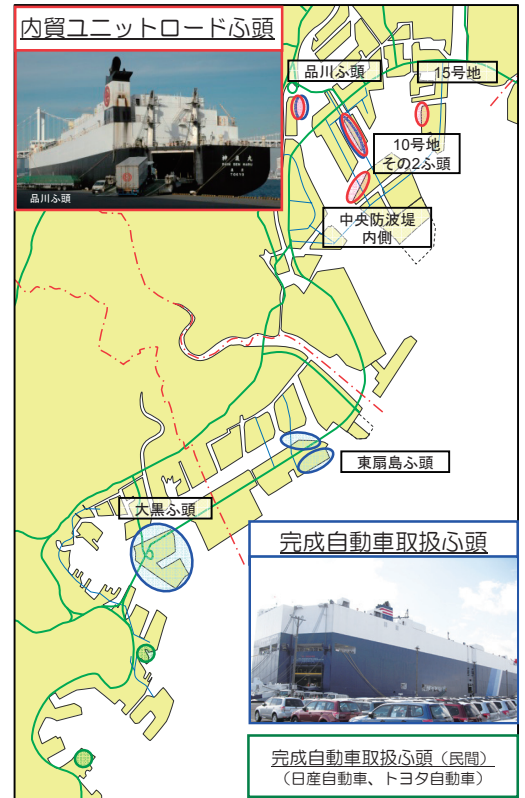
◆対応の方向性

- ・岸壁の増深、上屋の更新、耐震化等によるふ頭の機能強化
- ・新規整備による施設増強とそれに連動した既存ふ頭の再編
- ・新たな交通需要等に対応する臨港道路南北線の整備推進

その他在来貨物

◆対応の方向性

- ・施設の再配置による荷役効率の向上
- ・物流機能に捉われない機能転換の検討
- ・施設改修時の相互補完

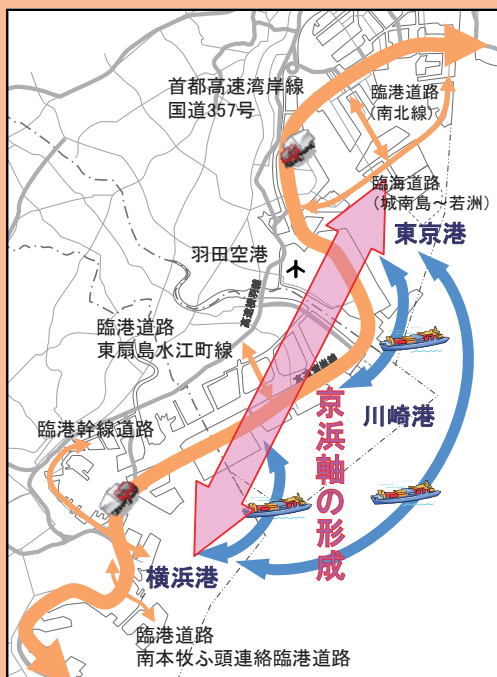


三港の連携を強化する交通体系のあるべき姿

三港間の輸送網の充実により京浜軸を形成し三港を物理的に一体化するとともに、背後圏との間に様々な輸送手段による広域ネットワークを形成します。

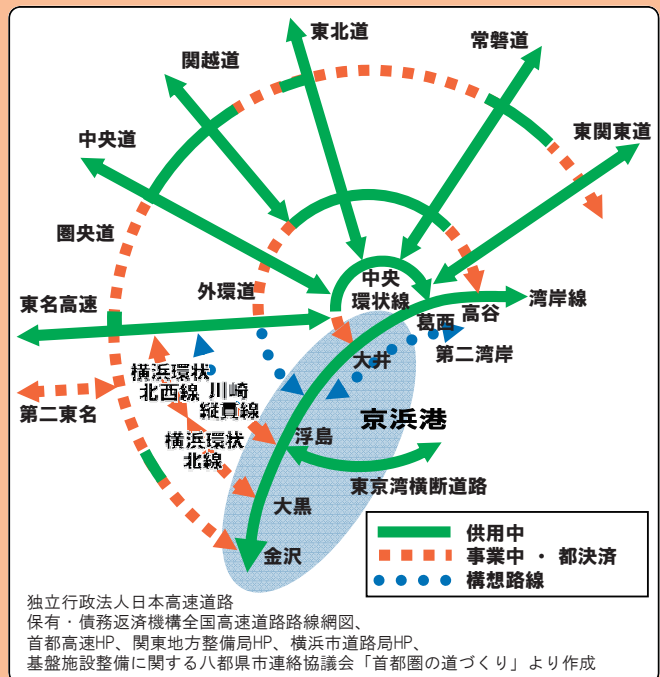
【京浜軸の形成】

357号の整備促進や臨港道路の充実強化、コンテナバージ輸送の拡充などによる、陸上・海上輸送の円滑化により三港を物理的一体化



【広域ネットワークの形成】

第二東名、首都圏三環状などの整備促進や国内他港との内航輸送網の構築、また鉄道輸送環境の整備などにより、背後圏と様々な輸送手段でネットワークを構築



広域的な課題への対応

震災等により港湾施設が被災し、国内・国際物流網に対して重大な影響を及ぼすことがないように三港の補完機能を確保することによりリスク分散を図るとともに、津波対策についての検討や高潮災害の対策に取り組んでいきます。また、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の的確な対応の体制構築が必要です。

1. 京浜港の災害対策

地震災害	⇒	<ul style="list-style-type: none"> 京浜港全体における補完機能の確保 三港それぞれに耐震強化岸壁の計画・整備
津波災害		<ul style="list-style-type: none"> 中央防災会議・交通政策審議会港湾分科会防災部会の検討結果を踏まえた検討
高潮災害		<ul style="list-style-type: none"> 平成16年 東京湾沿岸保全基本計画に基づいた三港で連携した対策

具体的な取組	国際物流機能維持のためのコンテナ船用耐震強化岸壁等の積極的な整備
	緊急物資等輸送機能の確保と耐震強化岸壁の積極的な整備
	三港（東京湾）連携による津波・高潮対策や京浜港港湾BCPの検討

2. 広域的な課題への的確な対応

危機管理対策	保安対策強化によるセキュリティ水準の高度化
	長期的な放射能対策による安全安心な京浜港の実現
	ウイルスや外来生物の国内侵入防止等の水際対策を実施

環境対策

再生可能エネルギーの活用

太陽光発電



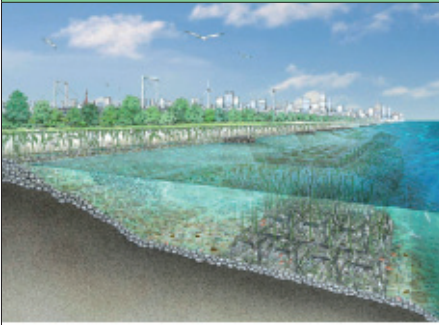
- さらなる再生可能エネルギー活用施設等の導入検討
- 低炭素社会の実現に向けた取組推進

港湾施設における環境対策



- ハイブリッドや電動のトランスファークレーンの導入推進

水辺環境の再生への取組



- 生物の生息環境に配慮した護岸の整備
- 多様な水生生物の生息が可能な空間の創出

京浜港の一体的な経営の推進

京浜港が国際戦略港湾として競争力を高め、世界の主要港と対峙していくため、京浜港の一体的な経営による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していきます。

○京浜港の一体的経営の実現

各港の一元管理

- 平成 19 年 4 月 横浜港埠頭公社が公共コンテナターミナルの一元管理（横浜港）
- 平成 21 年 4 月 東京港埠頭株式会社が外貿コンテナターミナルを一元管理（東京港）
- 平成 23 年 4 月 横浜港埠頭公社が公共コンテナターミナルに加え、在来ふ頭も一元管理（横浜港）

一体的経営の実現に向けた体制

将来の港湾運営主体となる東京港埠頭株式会社・民営化した横浜港埠頭公社における、民間人材の登用など、民間感覚を活かした経営の一層の導入を推進

- 平成 20 年 4 月 東京港埠頭公社の民営化
- 平成 21 年 12 月 東京都、川崎市及び横浜市で、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、京浜港事業提携委員会を設置
- 平成 24 年 4 月 横浜港埠頭公社の民営化（平成 23 年 7 月：受皿会社設立）

東京港・横浜港の埠頭会社の経営統合等により、実質的な一体的経営体制の構築〔港湾運営会社制度の活用〕

○将来のポートオーソリティの構築に向けて

財力力、営業力、競争力を持つ経営主体の仕組みの構築

将来的には、東京湾の一体的な経営主体の構築に向けて取り組む

■東日本大震災の影響

◆東日本大震災の発生により、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を中心とした物流網の寸断、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、大きな影響がありました。



震災後、直ちに実施した施策

- 震災を踏まえたコンテナ貨物輸送支援策
- 京浜港の安全性について諸外国へ発信
 - ・放射線量の測定、公表
 - ・放射線測定にかかる証明書発行

震災を踏まえ、今後も実施すべき施策

- ローカル貨物の流出防止策の実施
- 放射線量の恒常的な測定体制の構築
- 非常時における最低限の電力の確保
- 津波対策における国や湾内自治体との連携した取組

京浜港連携協議会

京浜港連携協議会：京浜港の各港湾管理者が策定する港湾計画の基本となる京浜港の総合的な計画を共同して作成すること及び京浜港の一体的な経営に係る連絡調整のため、東京都、川崎市及び横浜市が地方自治法に基づき設立した協議会

【連絡先】

東京都港湾局港湾経営部振興課 03-5320-5559
川崎市港湾局港湾経営部経営企画課 044-200-3062
横浜市港湾局港湾経営部港湾経営課 045-671-7263