

Ⅱ 京浜港の経営の基本的な考え方と将来像

1 京浜港の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、ロッテルダム港等）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、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、集荷競争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、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、このような取組みに対し、各港それぞれ港湾使用料の徴収や入港届等の同様の手続きを強いている。

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、三港は、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

① 経営感覚の追求

荷主、船会社等の要望に応え、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」を実現することが京浜港の課題である。

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「経営感覚」を追求していくことが不可欠となっている。

② 地方（港湾管理者）が中心となった港湾経営

前述のとおり、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「経営感覚」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、京浜港の経営主体については、都市経営を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。

③ 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発揮して、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うとともに、京浜港内や背後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。

（３）三港の一体的な経営の効果と実現に向けた課題

三港の一体的な経営には、スケールメリットの発揮など大きな効果が見込まれるが、三港は、半世紀以上にわた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。

① 一体的な経営の効果

ア スケールメリットを活かした港湾管理・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一本化による経費削減、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・廃棄物処分用地の新規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がある。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。

② 一体化に向けた課題

ア 一体的な経営組織の構築

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じ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な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な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。

① 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、内航海運の活性化、広域幹線につながる道路網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は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。

今後、我が国主要港湾の国際競争力強化に向けて、国際戦略港湾の取組みが進められる予定であるが、是非こうした施策展開を期待したい。

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、大気環境対策としての陸電の設置などは、一つの港湾のみで行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SOLAS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。

② 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。

③ 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る。

(5) 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。

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。

そのため、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、海上コンテナの鉄道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、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の拡充といった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、関係省庁と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。

(6) 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 京浜港の将来像

(1) 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。

① 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、日本の生活と産業支える重要なインフラとしての役割を担っている。

今後、三港一体となった取組みを進め、京浜港が持つ総合港湾としての多様かつ高度な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を強化していく必要がある。

② 産業の活性化と生活の安定性

流通・商業活動を支えるコンテナ物流において、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り、京浜港のフューダーポート化を阻止し、消費者に対する安全・安心な商品の提供、工業製品の価格競争力の向上を通じた我が国産業の活性化を目指していく。

また、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。

更に、都市活動や環境・防災に係る機能など、三港間の連携を深め、引き続き高度・高質な産業空間、生活空間の形成を図っていく。

(2) 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。

① 目指す姿

ア 三港が一体化を進め、スケールメリットを活かすことで、港湾コストの削減に努める。日本の港湾のトップに立ち、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ことを目指す。

また、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。

イ エネルギー供給や生産機能も引き続き維持し、住民生活・産業活動の安定化を目指す。

ウ 「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す。

② 目指す姿の実現に向けた施策展開の方向性

ア 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。

【ターゲットⅠ】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背後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での貨物の積替えなどローカル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Ⅱ】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、釜山港で積替えされている我が国の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Ⅲ】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。

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

イ 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、環境対策等の視点にも考慮して、適切に維持・更新していく必要がある。

ウ 環境対策、災害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、災害対策、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。

Ⅲ 京浜港の将来像の実現に向けた基本戦略と施策の方向性

1 【基本戦略Ⅰ】貨物集荷策、港湾機能向上策の展開

京浜港がこの共同ビジョンで設定した将来像を実現していく上で、三港で連携し、基幹航路の維持・拡大に必要な貨物集荷策を推進するとともに、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を展開していくことは喫緊の課題である。

(1) 貨物集荷策、港湾機能向上策構築にあたっての視点

アジア諸港との競争が激化する中、京浜港においても、現在の抱えている課題を早急に整理するとともに、集荷に向けた効率的な施策展開を進めていく必要がある。

同時に、我が国最大の「総合港湾」として、エネルギー産業や製造業等を支える港湾機能の維持・更新を図るなど、多様な要請に応えながら、産業の活性化と生活の安定性に資する施策展開も行う必要がある。

まず、京浜港のコンテナ物流強化に向け、先に掲げたターゲットⅠ、Ⅱでは国内のローカル貨物、ターゲットⅢでは国際トランシップ貨物の獲得を目指していく。

① ローカル貨物の京浜港利用への誘導（ターゲットⅠ、Ⅱ）

我が国港湾の分散整備に伴い、特に、釜山港の対岸側に位置する東北、北陸、九州地方など、主に日本海側の港と釜山港とのフィーダー航路が多く開設され、ローカル貨物の流出が進んでいる。

【参考】近年の荷動き状況調査（釜山港トランシップの拡大状況）

釜山港湾公社（BPA）が取りまとめた2008年の対日コンテナ貨物取扱実績によると、輸出入コンテナ取扱量は214万4,330TEU、そのうちトランシップコンテナ取扱量は106万7,274TEU（前年比3.8%増）となっており、半数近くがトランシップとなっている。

2008年の釜山港における数値チェック対日コンテナ取扱実績（上位）

【単位：TEU】

順位	港湾名	総取扱量	前年比	うちトランシップ	前年比	トランシップ比率
1	博多	229,521	93.7%	149,064	92.7%	64.9%
2	横浜	190,727	116.6%	82,178	115.6%	43.1%
3	大阪	186,409	106.8%	40,315	119.3%	21.6%
4	東京	140,488	104.3%	28,202	91.9%	20.1%
5	名古屋	140,161	113.5%	60,329	110.3%	43.0%
6	苫小牧	118,672	93.7%	79,654	98.5%	67.1%
7	神戸	110,651	93.2%	47,267	108.0%	42.7%
8	門司	107,070	133.7%	53,662	134.5%	50.1%
9	新潟	71,619	118.7%	43,524	115.6%	60.8%
	その他	849,012	99.0%	483,079	101.8%	56.9%
	計	2,144,330	102.7%	1,067,274	103.8%	49.8%

資料)BPA 資料により作成

韓国では、「中国各港の港湾整備が釜山港の地位保全において大きな脅威となる」との認識から、国を挙げた世界的な物流戦略を進めている。

我が国に対しても、京浜フィーダーと釜山フィーダーとを比較した場合、国内輸送費用（内航船、トラック、鉄道等の国内輸送費等）を含めたトータル輸送費の優位性を示し、我が国のローカル貨物獲得に向けた営業活動を積極的に行っている。

例えば、地方港（苫小牧、新潟）からロサンゼルス港/ロングビーチ港（以下「LA/LB」という。）へ輸出する際の運賃・輸送日数を比較してみると、以下のとおりとなる。

図表 輸送コストの比較例

（単位：40ft あたり）



	苫小牧港発		新潟港発	
項目	京浜フィーダー	釜山フィーダー	京浜フィーダー	釜山フィーダー
海上運賃	247	314	247	353
国内輸送	170	26	163	15
合計	417	340	410	368
輸送日数	11～15 日	17～19 日	11～14 日	16～18 日

※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。

京浜フィーダーと釜山フィーダーを比較した場合、苫小牧港、新潟港発の運賃は京浜フィーダーが高い（42～77 千円）が、輸送日数は京浜フィーダーが短い（4～6 日）。

輸送日数では京浜フィーダーが有利であり、トータル運賃を釜山フィーダーに近づけること等により、ローカル貨物の流出を抑制していく。

【施策検討にあたっての考え方】

既に構築された物流ネットワーク（釜山フィーダー）を打破し、京浜港利用への誘導を行うためには、国内輸送費用に対する施策を早期かつ集中的に実施し、国内フィーダーの価格競争力を高めるとともに、内航フィーダー網や鉄道輸送機能の充実強化、トラック輸送の効率化等、効率的なネットワーク作りを行っていく必要がある。

② 国際トランシップ貨物の獲得（ターゲットⅢ）

京浜港では、主に横浜港において一定程度国際トランシップ貨物を取り扱っているものの、今後、京浜港が東アジアの国際ハブポート化を目指していくにあたっては、これまで以上に中国等アジア諸国のトランシップ貨物獲得に向けた施策を展開していく必要がある。

【参考】横浜港 主要国・地域外貿トランシップ貨物取扱状況（2008 年）

【単位：TEU】						
国名	外貿貨物			うちトランシップ		
	計	輸出	輸入	輸出	輸入	輸入外貿貨物に占めるトランシップ割合
全体	3,203,871	1,689,420	1,514,451	185,851	188,587	12.4%
韓国	165,961	99,350	66,611	32,186	3,150	4.7%
中国 計	990,628	572,997	417,631	58,688	40,347	9.6%
うち主要港	大連	72,135	37,399	5,955	3,116	8.9%
	天津	108,594	63,779	13,579	13,783	30.7%
	青島	118,731	71,940	20,704	13,076	27.9%
	上海	266,603	146,118	4,754	4,019	3.3%
	寧波	46,042	29,725	2,384	2,783	17.0%
	香港	154,956	108,084	1,615	105	0.2%
台湾	114,632	87,224	27,408	13,200	38	0.1%
ベトナム	45,246	34,746	10,499	2,847	616	5.8%
タイ	125,114	83,040	42,075	3,267	2,022	4.8%
マレーシア	80,329	64,009	16,320	783	25	0.1%
シンガポール	42,392	28,380	14,012	2,744	5	0.0%

図表 アジア諸港位置図



また、京浜港は北米航路のファーストポート、ラストポートとしての地理的条件を有すること及びこれまでの国際トランシップ貨物の取扱状況を踏まえると、京浜港においてトランシップする可能性があるのは北米航路（アジア⇄北米）である。

このため、東アジアを次の通り区分し、国際トランシップ貨物獲得の可能性を検討・整理したうえで、ターゲットを明確にしていく。

＜東アジアの国際ハブポート化を目指していく際のターゲット検討＞

区分	現況	トランシップ貨物を獲得する可能性
韓国	- 釜山港の他、光陽港や仁川港が存在 - 人口は5,000万人ほど。ハイテク産業等は強いものの、韓国の輸出入貨物の急増は期待が薄い。	韓国ローカル貨物は韓国国内での競争が激化。<u>我が国でトランシップする可能性は極めて低い。</u>
中国（東北・華北）	- 東北は大連、華北是北京や天津、青島等のある地域 - 大連や青島、煙台等には、日系企業も多く進出し、輸出貨物は増加傾向にある。 - 大連港や天津港等において、港湾整備と背後地域の整備が急ピッチで進行中	釜山港等と比較した場合、地理的優位性は低いものの、大連、天津、青島港とのローカル貨物の取り扱いが多くあり、例えばこれら貨物を含めた施策を講じるなどにより、<u>トランシップ貨物を獲得する可能性がある。</u>
中国（華中）	- 上海を中心とした地域 - 中国国内では最も貨物量が増加している地域 - 上海港洋山ターミナルが整備され、大型船の就航も可能となった。 - 隣接する寧波港は天然の良港であり、上海港と対峙する大型ターミナルを整備中	北米向け航路は、上海港や寧波港からの直行便が増加しているものの、当面、<u>直行便では積載しきれない貨物が一定程度生じ、そのうち北米貨物については、台湾、韓国、日本等でトランシップする可能性がある。</u>
中国（華南）	- 香港や深センを中心とした地域 - 従来、広州において製造された貨物は香港港や台湾港でトランシップしていたものの、近年は深セン港（蛇口、塩田、赤湾）の整備に伴い直行便も増加	香港港の処理能力に加え、深セン港の拡張により、<u>我が国港湾におけるトランシップ貨物の増加可能性は低い。</u>
台湾	台湾における製造業は、中国への移転等が増加し、現在の台湾諸港の取扱貨物は減少傾向	高雄港等の拡張が困難であるものの、<u>トランシップ貨物を我が国で扱う可能性は低い。</u>
東南アジア	- 我が国を始めとした製造業が数多く進出 - 主要港湾はシンガポール港のみであったが、近年はマレーシアのタンジュンペラパス港がハブ港として成長中である。またベトナム諸港も取扱貨物量を大幅に増加させている。	- 日系企業が数多く進出しているため、直行便は増加傾向にある。 - 但し、<u>トランシップ貨物は、シンガポール港等と比べ地理的優位性が低く、我が国で扱う可能性は低い。</u>

【施策検討にあたっての考え方】

前述の検討によれば、今後、京浜港において国際トランシップ貨物を獲得する可能性がある港は、外貿貨物に占めるトランシップ貨物の割合が高い華北・華中地域の中国諸港（大連、天津、青島、上海港等）と考えられる。

また、同地域の成長に伴い、トランシップ貨物の増加も期待できる。

今後、京浜港が東アジアのハブポートを目指していくにあたっては、これら中国諸港との連携を深めつつ、船会社の誘致・日中間貨物及びトランシップ貨物優遇策などを導入していく必要がある。

一方、国際トランシップ貨物について競合する釜山港と比較した場合、京浜港は、コスト面において不利であるが、これら中国諸港との日中間のローカル貨物の取扱いが多いことに優位性がある。

図表 華北・華中地域の中国諸港別ローカル貨物取扱量推計（2007 年）

【単位：TEU】

	京浜港	釜山港
大連港	158, 577	134, 274
天津港	82, 011	201, 901
青島港	258, 545	262, 141
上海港	887, 837	396, 996
寧波港	144, 142	122, 958
合 計	1, 531, 112	1, 118, 270

このため、日中間の輸送において船会社からの要望が多い強制水先制度の緩和など、コスト低減を図るとともに、これらローカル貨物を含めた取扱貨物全体での優遇策や利用料金、稼働時間、荷役の品質等のサービス面の向上における使いやすい港づくり等、効果的な施策を検討していく。

同時に、ハブポートとして船会社に選択されるためには、ベースとなる我が国のローカル貨物の充実が不可欠であり、その総量が韓国と比較して多い特性（日本 1, 600 万 TEU 程度、韓国 1, 200 万 TEU 程度）を踏まえ、国内貨物集荷策を確実に実施し、国内貨物の確保を図っていく必要がある。

③ 「総合港湾」としての機能の維持・更新及び利便性の向上

京浜港の総取扱貨物量のうち、約3割にあたる約1億トンコンテナによるものであるが、その他の約2億2千万トンは非コンテナによる扱いとなっている。

図表 平成20年 京浜港における総取扱貨物量比較

	東京港	川崎港	横浜港	京浜港
総取扱貨物量(トン)	81,356,537	92,739,933	141,764,431	315,860,901
うち、コンテナ取扱貨物量(トン)	45,877,339	678,863	52,461,374	99,017,576
コンテナ比率	56.4%	0.7%	37.0%	31.3%
うち、非コンテナ取扱貨物量(トン)	35,479,198	92,061,070	89,303,057	216,843,325
非コンテナ比率	43.6%	99.3%	63.0%	68.7%

こうした貨物は、タンカー・LNG船・自動車専用船・鉱石船・一般貨物船等あらゆる輸送形態にて取り扱われており、今後も引き続いて扱い得る港湾機能の維持・更新が必要となっている。

とりわけ、外航船においては（コンテナ船も含めて）船舶の大型化が進展しており、こうした船舶に対応し得る施策を視野に入れる必要がある。

また、京浜臨海部にはエネルギー産業や製造業をはじめとする多くの企業が生産・流通活動を展開している。こうした企業においては、所有する施設の老朽化が進んでおり、港湾物流の視点のみでなく、産業の活性化の視点からも、効果的な施策展開が必要である。

さらに、多くの京浜港の利用者にとっての利便性を向上させる観点から、三港における各種手続きの一元化や情報の共有・発信、相談窓口の開設などの施策についても取り組む必要がある。

【施策検討にあたっての考え方】

港湾物流の観点からは、船舶の大型化への対応が急務であり、ソフト・ハード両面からの施策の実施を検討していく。

産業の活性化の観点からは、民間施設の維持・管理についての支援策等について、既存の国の諸施策を検討し、適用の拡充等を働きかけていく。

利便性向上の観点からは、港湾管理者の手続き面及びトータルとしてのコスト面に着目して、効果的な施策を順次検討していく。

（２）具体的な施策の方向性

京浜港の目指すターゲットの実現に向けた施策への取組みはもちろんのこと、今後、京浜港がユーザーである荷主や船会社等に選択される港湾を目指していくためには、利用者ニーズを的確に把握・分析した上で、現在の抱えている問題点や課題を解消するとともに、コスト面や港湾サービス面の向上に資する効率的・戦略的な施策を展開していかなければならない。

同時に、我が国最大の「総合港湾」として、エネルギー産業や製造業等を支える港湾機能の維持・更新を図るなど、多様な要請に応えながら、産業の活性化と生活の安定性に資するための取組みを進めていく必要がある。

今後京浜港が取り組むべき貨物集荷策、港湾機能向上策を構築するにあたり、次の３つの視点から整理し、その実現に向け、引き続き三港で検討を進めていく。

- ・ 港湾利用コストの低減
- ・ 国内貨物輸送網の充実・強化
- ・ 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

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、コスト分析やユーザーサイドの意見・要望の集約を踏まえつつ、三港が一体となり、スケールメリットや効率性を追求し、コスト低減策を検討する。

①－１ 優遇策等の導入・拡充

ア 現状

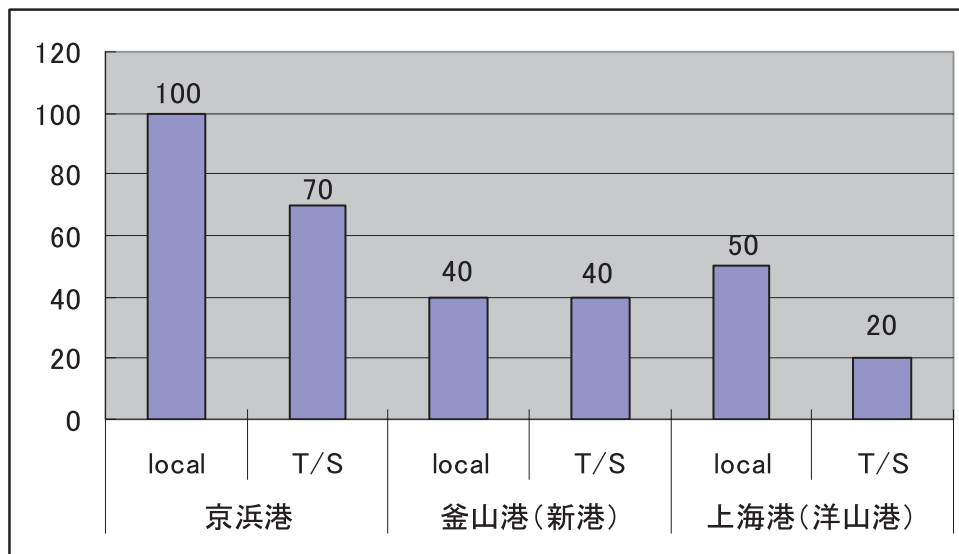
コンテナ船が寄港する際に、船会社が負担する港湾利用コストは、主に以下に分類される。

本分類に基づき、アジア主要港間におけるコスト水準を比較・整理する。

図表 港湾利用コストの分類

種 別	項 目	主 体
船舶関連費用	入港料	港湾管理者
	とん税、特別とん税	税務当局
	水先料	水先人等
	曳舟使用料	曳舟会社
	綱取り・放し作業料金	綱取放会社
	港湾施設使用料（公共）	港湾管理者
荷役関連費用	コンテナハンドリング料金 （本船荷役、CY 保管料、ゲート搬出入料金等）	荷役会社
ターミナル関連費用	ターミナル使用料（公社、会社等）	公社、会社等

図表 京浜港（Local）=100 とした場合のアジア諸港港湾利用コスト比較



注) 40ft コンテナ（輸出）1 本あたりのコスト

資料) 京浜港調べ

我が国の港湾利用コストが高い背景には、人件費などが高コストであることや、優遇策等において、アジア主要港は我が国と比較して、港湾施設使用料の大幅な減免や大規模なインセンティブ制度の導入等を行い、国際競争力強化を図っていることが挙げられる。

図表 釜山港のインセンティブ制度の一例（2009 年時点）

- 1 船会社に対するトランシップインセンティブ制度
 - ・トランシップ貨物の比率に応じた奨励金
 - ・貨物量増加に応じた奨励金
 - 2 フィーダー船会社に対するインセンティブ制度
 - ・5,000TEU 以上を扱うフィーダー船（ただし外航船会社は対象外）を対象に奨励金を支給
 - 3 ターミナルオペレーターに対するインセンティブ制度
 - ・100,000TEU 級の T/S 貨物を取り扱う船会社と、前年度より多く契約したターミナルオペレーターに対し、奨励金を支給
 - 4 コンテナ船への港湾手数料の割引
 - ・対象船舶：釜山港に 12 回以上寄港したコンテナ専用の大型船舶
 - 5 港湾手数料及び港湾施設利用料の免除
 - ・釜山北港と釜山新港にそれぞれ 2 回以上寄港した大型船舶を対象に、港湾手数料及び港湾施設利用料を全額免除
- その他、荷主に対する租税の減免等のインセンティブ制度がある。

資料) BPA 資料より作成

イ 問題点

前述のコスト比較で示されるように、我が国における港湾利用コストは、アジア主要港と比較して高く、コスト面での競争力が著しく劣る一因となっている。

ウ 取組の方向性

<短期的な取組>

○ 国際トランシップ貨物獲得へ向けた取組み

京浜港の地理的優位性を活かし、アジア諸国の国際トランシップ貨物を獲得するための優遇策を導入する。

具体的には、現在、各港において採用している使用料減免等の国際トランシップ貨物に係るインセンティブ制度について京浜港で一元的に適用するとともに、内容を強化する。

(施策例)

i) インセンティブ制度の一元化

各港で採用しているインセンティブ制度のうち、効果的なものについて、三港において一元的に適用していく。

ii) ハブポート機能の維持強化を目的とした施策導入

現行各港において採用している国際トランシップ貨物に係るインセンティブ制度を更に拡充していく。

- ・航路新設に伴う優遇策
- ・既存航路においては、船会社に対し入港回数や取扱貨物量に応じたボリュームインセンティブの導入や入港料減免などの優遇策

○ ローカル貨物等の集荷に向けた取組み

京浜港をハブとした内航フィーダー貨物に係る優遇策を導入し、国内輸送におけるコスト面の競争力を強化する。

また、国のグリーン物流制度等と連携させ、コスト縮減において相乗効果を図るなど、より効果的な施策を検討・実施していく。

さらに、京浜港の利用者に対して、ボリュームインセンティブを適用するなど、更なる利用の促進を図っていく。

(施策例)

i) インセンティブ制度の一元化〔再掲〕

各港で採用しているインセンティブ制度のうち、効果的なものについて、三港において一元的に適用していく。

ii) 内航フィーダー輸送促進策等

- ・内航航路新設に伴う優遇策
- ・入港回数や取扱貨物量に応じたボリュームインセンティブの導入等の優遇策

○ 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の設立も視野に入れ、メリットが見込まれる項目については、施設使用料を一元化し、判りやすい料金体系の中で、利用者のコストを圧縮する。

(施策例)

i) 港湾施設使用料の段階的一元化等によるコスト圧縮

ii) 料金徴収基準（時間単位、トン単位）の見直しによるコスト削減

エ 実施にあたっての課題

東アジア諸国との価格競争における競争力強化が極めて厳しい現状にある中、コスト縮減に向け、幅広い観点からの検討・工夫が必要である一方、港湾管理者としての財政状況も厳しく、費用対効果面において最適な施策を選択することが求められる。

さらに、国際的なサプライチェーンマネジメントの進展により、荷主は在庫管理上の観点から厳格な定時制を求めている、船会社は、コスト面に加え、バースウィンドウの確保や荷役効率など、サービス面も重要視している。

このため、コスト縮減とともに、港の利用効率向上に対する施策を連携させ、戦略的・効果的な取組みを併せて検討していく必要がある。

①ー２ 規制緩和等

ア 現状

コスト面においては、港湾管理者が課す入港料等の費用の他、官民の多岐に渡る費用負担が生じている。

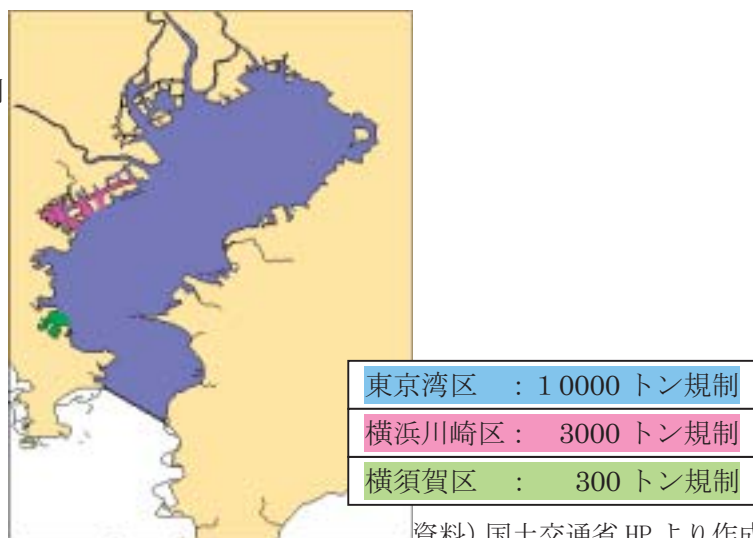
具体的には、船舶関連におけるとん税等の公租公課や強制水先制度に基づく水先料、曳舟使用料等のほか、ターミナル関連費用、国内輸送費用（内航船、トラック、鉄道）等の負担がある。

特に、横浜川崎区の強制水先について、主に日中等近海航路の外航船社からは「水先料、曳舟使用料の負担が大きい」との指摘が多く、コスト削減の一環として、これまでも規制緩和への取組みが行われてきたものの、

- ・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、海難事故が発生した場合の影響が大きい
- 等の理由から、東京湾区と同様の 10,000 トンへの緩和が見送られており、三港において一元化が図られていない。

図表

東京湾水先区における規制
(イメージ図)



また、国内輸送費用において、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がされていることや、トラックや鉄道による輸送費用が割高な状況にある。

イ 問題点

日中等の近海航路は、中小船舶が多く、また多頻度で就航していることから、船会社にとって水先料、曳舟使用料が大きな負担となっており、今後、日中間の連携強化を目指すうえで大きな阻害要因となっている。

また、国内輸送費が割高である現状から、ローカル貨物の流出などの弊害が生じている。

ウ 取組の方向性

＜短期的な取組＞

○ 内航フィーダー輸送に係る税制優遇策の要請

内航フィーダー輸送におけるコスト低減を目的として、内航コンテナ船の用に供する燃料油に係る石油石炭税、内航船に係る固定資産税の減免等を要請していく。

○ 水先基準の緩和等の軽減

京浜港内においては、横浜川崎区で強制水先基準が 3,000 トン以上となっており、京浜港として一体的な運用ができるよう、制度緩和に向け、国に働きかけを行っていくとともに、船舶航行の安全に関する調査委員会を立ち上げ、基準見直しの可能性について検討していく。

＜中長期的な取組＞

○ タグボート基地の効率的な配置によるポートチャージの軽減

タグボートの使用料については、基地から本船までの距離・時間に応じた料金設定となっており、タグボート基地の出張所について、現在配置されていない地区へ新たに誘致することにより、全体的なポートチャージの軽減を図っていく。

○ 国内輸送機能強化へ向けた取組み

陸送部門や鉄道部門においては、内陸輸送費用を低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。

(施策例)

- i) 大型車に対する高速道路の料金低減策の検討
- ii) 鉄道輸送コスト低減策の検討

エ 実施にあたっての課題

水先制度やタグボートに係る施策については、既存の曳舟会社、水先人会の理解・協力はもとより、船会社や官公庁等、関係者の理解・協力も不可欠である。その上で、タグボート基地の効率的な配置にあたっては、配置できるタグボートの隻数等の調整や基地候補地の選定と整備（静穏度、建物、駐車場等）に関する主体及び費用の検討が必要である。

既存の枠組みが構築されている中、港湾管理者による直接的な働きかけは難しく、港湾管理者独自で行う施策にも限界があり、官民の共通認識の下、民間部門においてコスト縮減を促すよう要請を併せて実施し、コスト縮減に向けた取組みを進めていくことが必要である。

また、輸送コストの低減に向けた税減免の要請については、引き続き関係機関の理解を得られるように努める。

①ー 3 入港料減免対象船舶の拡大

ア 現状

現在、三港は、実質的な一港化を目指す施策の一環として、コンテナ船に係る入港料の一元化を進めており、これまで、コンテナバージの入港料免除や複数寄港するコンテナ船について入港料を一港分とするなどの施策を実施したところであるが、それ以外の船種については、実施されていない。

イ 問題点

京浜港内においては、コンテナ船以外にも複数寄港する船種があるが、船種により入港料の一元化が適用されない状況にあるため、制度導入の趣旨や公平性の観点から、検討していく必要がある。

また、入港料は船舶の総トン数に応じて算出される体系となっているため、船舶が大型化すれば、その分負担が大きくなる。

図表 在来船複数寄港延べ実績（平成 20 年 3 月～5 月）（単位：隻）

	外 航	内 航	計
2 港寄り	6 0	1 5 9	2 1 9
3 港寄り	1 0	9	1 9
合 計	7 0	1 6 8	2 3 8

船種…自動車専用船、タンカー、セメント船、砂利・砂・石材船、LPG 船等

ウ 取組の方向性

<短期的な取組>

○ 複数寄港等に対する入港料減免（一港分）の対象船舶の拡大

三港に連続して複数寄港する船舶については、船種に関係なく、入港料を一港分とすることを検討する。また、徴収窓口を一本化する対象船舶代理店についても、希望に応じて順次拡大する。このことにより、実質的な一港化を促進すると同時に、利用者の金銭的・事務的な負担軽減を図る。

○ 入港料減免制度の統一

二重底船舶（ダブルハル）への減免対応など、三港にて入港料減免額の算出方法に差異があるものについて、順次統一を図る。

<中長期的な取組>

○ 船舶の大型化への対応

船舶総トン数が一定以上の大型船舶について、算定トン数の上限を統一して設定するなど、船舶の大型化に伴う入港料の負担軽減に向けた具体的な対応を検討する。

エ 実施にあたっての課題

入港料減免船舶及び徴収窓口一本化の対象拡大にあたっては、事務窓口サービスの拡大等の対応が不可欠である。また、利便性向上の観点から、減免制度の統一化をはじめ、他の施設使用料等とも連動した対応や減免申請等の手続きの簡素化・電子化と連動した検討が必要である。

船舶の大型化に対応した入港料の軽減対応にあたっては、対象船舶の設定や算定トン数のあり方を検討すると同時に、京浜港としての入港料制度の複雑化を回避するような制度設計が必要である。

一方、入港料は港湾管理者にとって貴重な財源でもあることから、関係する税体系等との整理も含めた、全般的な財源への影響の検証も必要である。

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。

②-1 内航フィーダー輸送の活性化

ア 現状

現状の国内貨物輸送については、不十分ながらも主要幹線道路や高速道路の整備が進み、全国的なネットワークが確立しているトラックによる輸送が大半を占めている。

内航フィーダー輸送の拠点として、全国に60を超えるコンテナターミナルが整備されているが、国内の港湾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。

加えて、改正省エネ法の施行や企業における環境負荷低減意識の高まりにより、コストよりも環境負荷低減への寄与を重視する利用者のニーズがあるものの、国内トラック輸送に比べ、輸送費用だけでなく、トータルの輸送時間が長く内航フィーダー輸送の利用が伸び悩んでいる。

また、京浜港内においては、内航フィーダー船を円滑に受入れるための係留施設など必要施設が不足している。

イ 問題点

トラック輸送に比べて大量輸送が可能で、CO₂排出量も少ない内航フィーダー輸送は、環境負荷低減の有効な手段にもかかわらず、その役割を十分に果たしていない。

環境を重視する利用者ニーズに応えられないことが、コスト競争力で勝る釜山フィーダーに貨物が流れていく遠因になっている可能性がある。

ウ 取組の方向性

<短期的な取組>

○ 国内各港との連携強化

港湾利用コストの低減や利用者の利便性の向上を通じて、内航フィーダー輸送の拡大を図るため、国内各港と連携を図り、入港料や港湾施設使用料の相互減免などを実施していく。

<中長期的な取組>

○ 内航輸送にかかる施設の確保

必要に応じ、内航輸送に係る係留施設などを整備することに加え、隣接バースとの相互融通を促進するなど、ターミナル事業者と連携し、内航輸送の効率的な運航体制を構築していく。

エ 実施にあたっての課題

国内各港との連携強化を通じて、内航フィーダー輸送のネットワークが形成されていくためには、より多くの国内港湾との連携を進め、定期航路の開設・拡大を図っていかなくてはならない。

荷役時間の短い内航フィーダー船や港内はしけの外貿ふ頭への直付けの拡

大にあたっては、関係事業者との調整が不可欠である。

②－２ 鉄道輸送の促進

ア 現状

鉄道輸送については、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。

その要因としては、鉄道海上コンテナ貨物を輸送するための線路はあるものの、コンテナ搭載貨車が通行できないトンネルが存在し、ネットワークとしては不十分な状況があげられる。

また、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。

イ 問題点

各地の貨物ターミナルにおける荷役機材の不足やコンテナヤードと貨物ターミナルが離れているなど施設面の不備があり、二次輸送を余儀なくされている。

ウ 取組の方向性

<短期的な取組>

○ 鉄道輸送促進のための環境整備

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。
(施策例)

鉄道輸送を利用したコンテナ貨物のターミナルにおける搬出入については、ターミナルゲートの優先入場等、リードタイムを短縮させる仕組みづくりを検討し、鉄道駅とターミナル間との輸送円滑化を図っていく。

<中長期的な取組>

○ 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。

○ 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。

エ 実施にあたっての課題

鉄道輸送促進のための各施策は、港湾管理者単独で行うには限界があるものも多く、長期的視野に立って国やＪＲ貨物等と協力関係を築きあげ、必要な設備投資等を継続的に要請していく。

②－３ トラック輸送の効率化

ア 現状

京浜港からの放射路線の一部及び３環状道路等は整備途上であるとともに、三港を結ぶ国道３５７号についても未整備区間が多い。

コンテナターミナルからのコンテナ搬出入については、特定の時間にトラックが集中していることから、東京港、横浜港の各ふ頭のコンテナターミナルゲート前の混雑が激しくなっている。

一方、京浜港の背後圏には、立地企業の国際物流業務の効率化を支援するため、太田国際貨物ターミナルや宇都宮国際貨物ターミナル等のインランドポート（デポ）の設立が進んでいる。

イ 問題点

京浜港間でのトラックによる横持輸送については、臨海部周辺市街地の幹線道路を通行するか、首都高速道路を利用する以外に選択肢がない。市街地の幹線道路を通行する場合は、一般車両との混在による交通渋滞を誘発し、輸送時間及び環境への影響が懸念される一方、首都高速道路を利用する場合は、輸送コストが増大する。

コンテナターミナルのゲート前の混雑については、待ち時間が長時間に及ぶこともあり、トラック輸送の効率性が低下するとともに、ゲート前の混雑が周辺道路にまで影響をあたえ、そこでの交通渋滞を発生させ、環境の悪化を招いている。

京浜港の背後圏におけるインランドポートの貨物取扱量は増加傾向にあるものの、その潜在的な可能性を十分に活かしているとは言えない。

ウ 取組の方向性

<短期的な取組>

○ 道路ネットワークの充実

3 環状道路等の着実な整備や事業化、国道 357 号の事業中区間や未整備区間の整備促進について、国に対し働きかけを行い、早期完成を目指していく。

○ 臨港道路の拡充

京浜港内（コンテナターミナルゲート付近を含む。）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、臨港道路の拡充を図っていく。

<中長期的な取組>

○ インランドポートの利用拡大

釜山フィーダーに流れている貨物も含め京浜港の背後圏における貨物集荷をより効率的、効果的に実施していくため、インランドポート管理者やフォワーダー、地方自治体等と連携した取組みを実施し、既存のインランドポートの利用促進を図り、京浜港に貨物を集荷していく。

また、京浜港周辺においては、高速道路のインターチェンジ付近や物流配送拠点が集積する箇所等へ、拠点を確保するなど、効率的な物流ネットワークを構築する。

（施策例）

i) 既存のインランドポート施設との連携

- ・ 船会社、荷主等に対する需要喚起
- ・ 広範なエリアから、多品種・多量の貨物集荷を行うことを目的とし

た、施設拡張・充実等に向けた検討

ii) インランドポート利用促進

地方自治体及びインランドポート管理者との連携した施策の実施

- ・ 貨物集荷のための優遇策
- ・ インランドポートと京浜港との輸送費用に係る優遇策

iii) 新規インランドポートの整備

- ・ 船会社、荷主、地方公共団体、経済団体等の潜在的なニーズの把握
- ・ 交通ネットワークの充実した箇所等への新規インランドポート整備の検討

エ 実施にあたっての課題

インランドポートの利用拡大については、貨物の安定的確保が必要であり、船会社の協力を得ていくことが不可欠であるとともに、効率的な共同輸配送の実現が必要である。

③ 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

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、三港の一体化に伴うネットワークの強化や「総合港湾」としての港湾施設整備、ロジスティック機能の向上を図ることが重要である。

③－１ 三港間の輸送の効率化

ア 現状

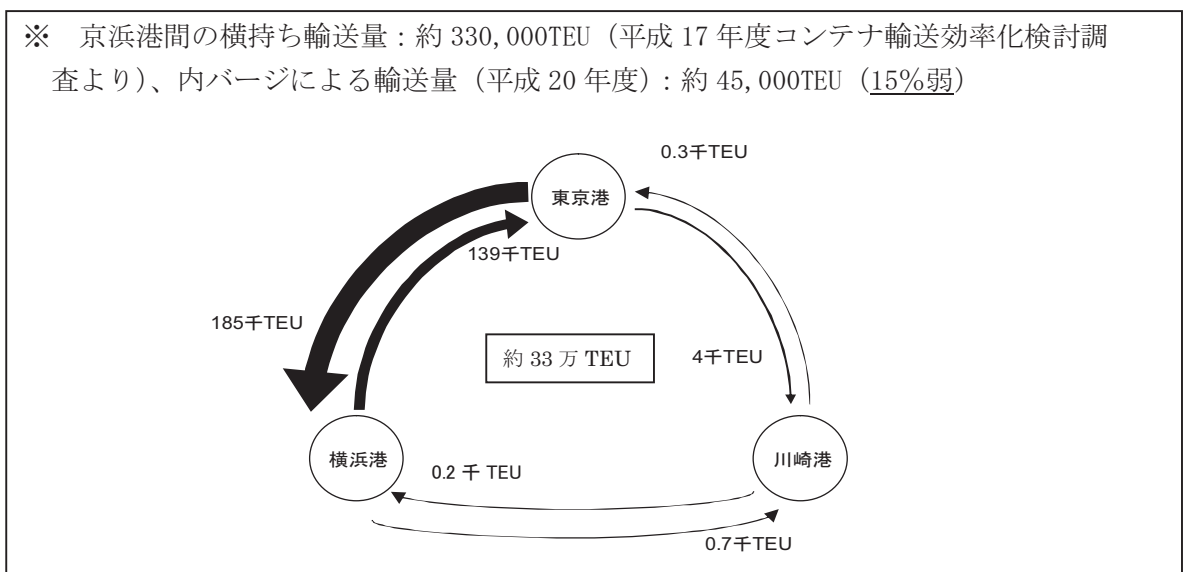
京浜港が、今後、三港一体の効率的な港湾経営を進め、利便性を向上していくためには、三港内のネットワークの充実強化を図り、横持ち輸送を効率的に実施していく必要がある。

現在、陸上輸送ネットワークについては、臨港道路や国道 357 号の未整備区間が存在しており、陸上での道路輸送が非効率である。

海上輸送ネットワークについては、東京湾内において運航しているコンテナバージが、京浜港間の円滑な貨物輸送を担っており、取扱量を増やしている。

しかし、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。

図表 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

【参考】東京湾内におけるコンテナバージ輸送

＜運航事業者＞ 横浜はしけ運送事業協同組合

＜運航体制＞

海上コンテナ専用のバージ4隻（バージを押すプッシャーボートは3隻）により、東京湾内において運航。バージ1隻に最大40フィートコンテナ84本の積載が可能。

＜輸送貨物実績＞（横浜はしけ運送事業協同組合の報告より）

平成18年度 約38,000TEU

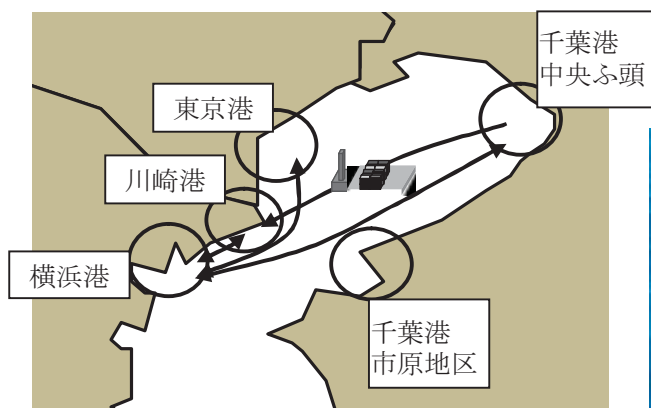
平成19年度 約71,000TEU

平成20年度 約72,000TEU（内、京浜港間輸送量 約45,000TEU）

＜輸送貨物の主な内容＞

- ・輸入過多である東京港から輸出過多である横浜港への空コンテナのポジショニング
- ・利用船会社の寄港地選択による実入りコンテナの三港内貨物輸送

＜輸送網＞



＜コンテナバージ＞



イ 問題点

国道357号において未整備区間が存在するため、陸上輸送において、京浜港内での横持ち輸送をスムーズかつ低コストで実施していくことが、難しい状況にある。

コンテナバージ輸送については、京浜港間における横持ち輸送効率性の向上や環境負荷低減というメリットが大きい輸送手段であるものの、揚げ、積みめの両端において、荷役作業が生じるため、輸送運賃の競争力が弱く、また岸壁が確保されていないため、多くの待ち時間が生じ、利用の拡大が不十分である。

ウ 取組の方向性

＜短期的な取組＞

○ 道路ネットワークの充実〔再掲〕

3環状道路等の着実な整備や事業化、国道357号の事業中区間や未整備区間の整備促進について、国に対し働きかけを行い、早期完成を目指していく。

○ コンテナバージを利用した湾内輸送拡充・強化

各港において荷降ろしされた実入りコンテナや空コンテナ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を行う。

定時運航による東京湾内のシャトルサービスを実施することにより、利用者にとって利用しやすい環境を構築し、京浜港間の横持ち輸送の効率化を実現していく。

(施策例)

i) バージ施設の拡充（ハード面）

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、港湾施設等の運用を図っていく。

- ・バージの定係地（停泊及びスケジュール調整が可能なターミナルに隣接した箇所）の確保
- ・本船バースに隣接したバージ専用バースを必要に応じて設置
- ・バージ台数の増加による船団強化の促進

ii) バージ輸送促進に向けた環境整備（ソフト面）

- ・バージ輸送に係る港湾施設使用料の更なる減免（現行のインセンティブ制度の拡充）
- ・取扱量に応じたボリュームインセンティブ
- ・環境に配慮した優遇策（バージ輸送利用転換によるCO₂削減効果の割合に応じた補助制度等の検討）

<中長期的な取組>

○ 首都高速湾岸線における社会実験の実施

国道 357 号未整備区間の事業化について国に働きかけていくとともに、多摩川や川崎航路などを横断する区間は、整備に膨大な事業費及び期間を要するものと想定されることから、三港間の貨物輸送で首都高速湾岸線を利用する場合の高速道路利用料金の低減について社会実験の実施を視野に入れた検討を進める。

エ 実施にあたっての課題

コンテナバージ輸送については、バージ台数の増加による船団の強化が求められるとともに、効率的な運航体制を構築していくために、各港においてバージの定係地を確保していく必要がある。

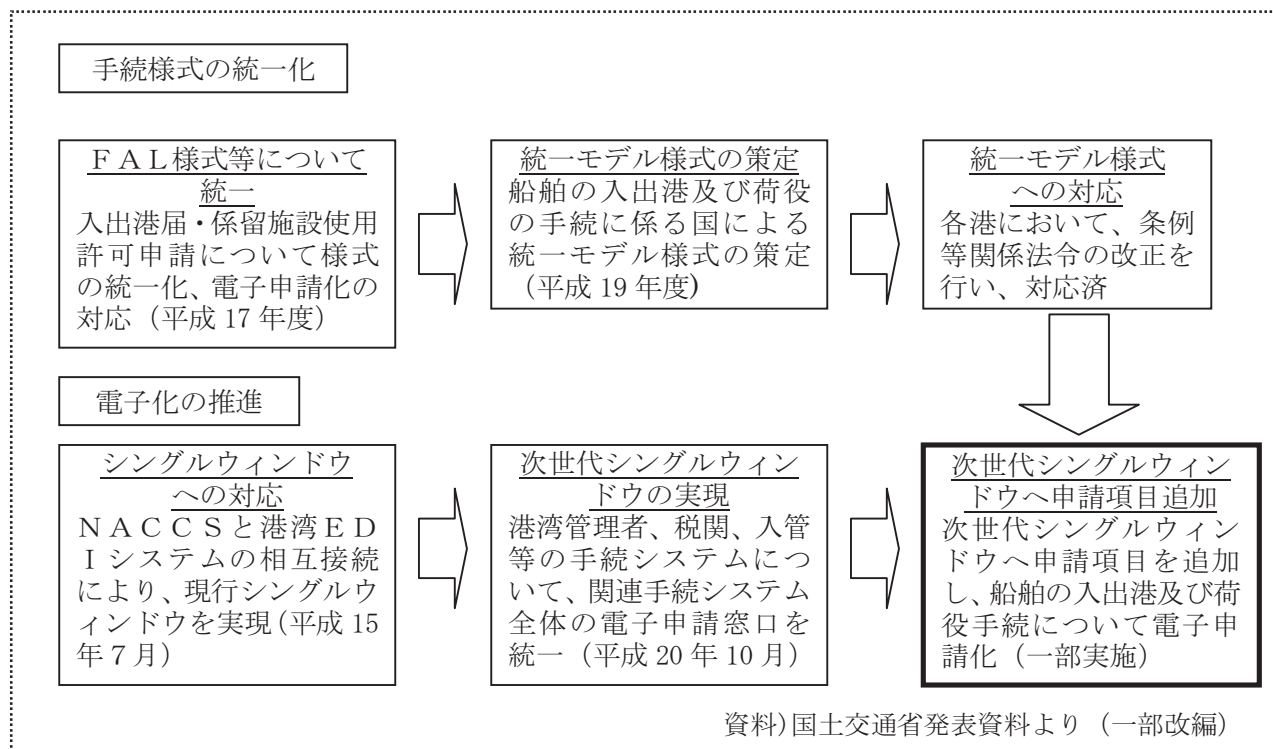
首都高速湾岸線における社会実験の実施については、費用負担者や効果検証方法などスキームの構築が課題となる。

③-2 港湾手続きの一元化等への対応

ア 現状

港湾情報については、「ポータルサイト（ユーザー向けの情報窓口）」の設置や国土交通省など関係省庁により構築された「次世代シングルウィンドウ（府省共通ポータル）」への対応等、ICT化に向けた取組みを行っているが、三港での取組みについて、必ずしも足並みが揃っているとは言えない状況となっている。

【参考】港湾手続の統一化・簡素化に向けた取組



イ 問題点

ポータルサイトなど、ホームページを用いた情報提供については、各港個別での情報発信となっており、三港共通の情報であっても、各港個別に情報提供を行っている。港湾諸手続きについては、各港独自に簡素化に向けたシステム開発を行っており、統一性が図られていないなど、ユーザーにとって、非効率的な面がある。

ウ 取組の方向性

<短期的な取組>

○ 港湾手続きの一元化に向けた対応

港湾諸手続き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きの一元化、簡素化、ICT化に向けた取組みを行っていく必要がある。

三港として、対応可能な手続きから順次、システム開発等を検討していく。あわせて、CIQ業務に関する要望を行っていく。

<シングルウィンドウへの対応表>

	既存		新 規 申 請											
	入港届	係留施設等使用許可申請書	入港料減免申請書	入港料還付申請書	船舶運航動静通知書	船希望願	ひき船使用許可申請書兼配使用許可申請書	旅客乗降用施設（渡船橋）使用許可申請書	船舶給水施設使用許可申請書	船舶廃油処理施設使用許可申請書	荷役機械使用許可申請書	建物の類（上屋）使用許可申請書	港湾施設（荷さばき地・野積場）使用許可申請書	コンテナ用電源使用許可申請書
東京港	◎	◎			－	－			－					
川崎港	◎	◎	△	△	△	－	－	△	－	△	△	△	△	△
横浜港	◎	◎	◎	－	◎	－		－	－					－

凡例) ◎：対応済、△：利用環境が整い次第対応、—：対象なし

○ 共同ポータルサイトの開設・運営

港湾関係者を始め多くの人々が、三港に係る情報を一つの窓口から入手できるよう、三港共同のポータルサイトを開設し、効果的に情報提供を行っていく。

○ 統計手続きの簡素化と京浜港統計の発信

三港共同して、港湾統計について申告手続きの簡素化を図るとともに、分かりやすい京浜港統計の発信を検討していく。

エ 実施にあたっての課題

共同ポータルサイト開設にあたっては、提供する情報内容を検討し、効果的に情報発信していくことが求められる。また、運営主体や運営費用面等、詳細な検討を行っていく必要がある。

次世代シングルウィンドウへの対応にあたっては、各港において運用している既存の電子申請システムの改修作業等、システム開発が必要になる。各港の実情（情報化の進捗状況、財政状況等）に応じ、調整が図られた手続から順次対応を図っていく。

港湾統計の申告手続きの簡素化にあたっては、NACCSデータの活用精度向

上、関連する行政記録情報の活用など、制度改善等に三港が共同して取り組む必要がある。

③ー３ ロジスティクス機能の強化

ア 現状

京浜港における外貿コンテナ貨物取扱量は、全国の約４割を占め、国内最大の輸出入拠点としての役割を担っており、物流需要に対応した開発空間の創出が求められている。

例えば、輸入過多である東京港においては、アジアを中心とした貨物量の増加に相まって空コンテナが多く発生し、輸出過多である横浜港にポジショニングが頻繁に行われているが、効率的なコンテナ管理を行う観点から、東京港のバンプール拡大の要望があるものの、十分な機能が確保できていない。

また、シャーシプールについても、ターミナルからの効率的なコンテナの搬出入を行う上で機能拡張が強く要望されている。

このような中、臨港地区に拠点を構える数多くの倉庫群においては、これまでに、共同輸配送やいち早い港湾手続きの電子化の推進など、流通貨物の円滑な受渡し及び荷主などからの多様なニーズに応えるべく、様々な取組みを実施してきた。

また、物流の最適化という観点においては、荷主から物流施設の高度化や施設の効率的な利用が望まれるなど、ニーズは多様化している。

近年は、サプライチェーン・マネジメントの進展により、物流施設は、単に貨物の保管機能を有するのみならず、最終仕向地までの中継地の位置付けとなり、保管型から配送型へ、さらに在庫管理、流通加工、アソートなどを行うことが可能な大規模高機能物流施設が必要とされている。

イ 問題点

臨海部において用地が逼迫しており、バンプールやシャーシプール機能の早期拡充ができない状況にあるなか、港頭地区から離れた場所に空コンテナを輸送することによる、ドレージコストやリードタイム増が発生するほか、違法駐車などが生じている。

新規大規模高機能物流施設等の立地を誘導するための用地が容易に確保できない一方、既存の物流施設においては、前面岸壁の利用頻度が低く、稼働率が低いものもあり、保管機能における需給のミスマッチも見受けられる。

ウ 取組の方向性

<短期的な取組>

○ 既存の大規模高機能物流施設（川崎FAZ、YCC等）及び臨港地区における倉庫群の活用検討

国際・国内の物流ニーズに対応するため、既存の大規模高機能物流施設について、利用を促進すべく三港の広域的な道路ネットワークの構築を進めるとともに、コンテナターミナルと連動した活用策を検討していく。

また、臨港地区に多数立地する倉庫群についても、これまで倉庫事業者等が実施してきた物流の高度化に向けた様々な取組みについて、一層の推進を図るべく、事業者と連携しながら検討を進めていく。

※求められる倉庫機能（例）

- ・多頻度小口輸送、ジャストインタイム輸送と結びついた保管業務
- ・要請にいつでも応えられるフルタイム（24 時間）稼動
- ・在庫管理などの情報システムの高度化
- ・多様な流通加工業務の実施
- ・温度帯管理による保管業務
- ・効率的な通関体制構築などの国際物流業務
- ・サードパーティロジスティクス（3PL）等の新たな物流サービスの提供
- ・複数荷主による共同輸配送

図表 主な大規模高機能物流施設

港名	施設名	備考
東京港	青海流通センター	東京都と民間事業者が共同で建設 延床面積：約 4 万 m ²
	（株）ワールド流通センター	21 社による共同出資 延床面積：約 22 万 m ²
川崎港	かわさきファズ物流センター	延床面積：約 23 万 m ² （A・B・C 棟計）
横浜港	横浜港流通センター（Y-C C）	延床面積：約 32 万 m ²

○ 共同バンプールの設置

京浜港内の効果的な箇所へのバンプール設置や、効率的なコンテナ管理を行っていききたいという意向があることなどを踏まえ、京浜港内の横持ち輸送の減少、空コンテナの計画的な利用など、物流の効率化を図っていくため、京浜港内における空コンテナ調節基地としての共同バンプールの設置する。

（施策例）

三港を有機的に結ぶ国道 357 号などの道路ネットワークに隣接し、どのターミナルからも効率的に利用が可能となるよう、効果的な箇所へバンプールの設置を検討する。

将来的には、バンプールだけではなく、コンテナフレートステーション（C F S）などを備えた多目的な拠点としての活用を図っていく。

<中長期的な取組>

○ 開発空間の確保

物流需要に対応した新たな用地のニーズや現状の土地利用における詳細な分析を踏まえつつ、必要な開発空間の確保にむけた検討を行っていく。

○ 道路ネットワークの整備に応じた物流施設の配置検討

現在、国等において整備が進められている 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。

これらの道路ネットワークの整備に伴い、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の連携による効率的な物流の構築に向けた検討を進めていく。