

エ 実施にあたっての課題

臨海部は、都市部に近接した限られた空間にあり、まちづくりとの整合性や港湾エリアにおける再開発、再整備の適正な事業手法等の構築を検討していく。

大規模高機能物流施設については、利用者ニーズの詳細な分析を行いながら、既存施設の利用向上策も踏まえつつ、施設整備のあり方を検討していく。

共同バンプール設置にあたっては、設置箇所、適正規模、運営主体、運営方法、コスト削減方法等について、効率的な利用の観点から検討を進める。

③-4 フルオープンに向けた取組み

ア 現状

釜山港や上海港等の海外主要港においては、コンテナターミナルにおける本船荷役およびゲート処理の作業は、港湾労働者の明確なシフト体制のもと、24時間稼働可能となっており、港湾のフルオープン化が図られている。

一方、国内港湾における本船荷役作業については、24時間体制となっていないものの、労使協定で、ゲート処理については、下記の作業体制となっており、港湾のフルオープン化が図られていない。

【参考】平成13年11月29日の港運労使間の合意

荷役作業	ゲート
24時間可 (1/1のみクローズ)	8:30～16:30(20:00) (1/1のみクローズ)

(資料：国土交通省HPより作成)

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、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り、ゲートを含めた港湾のフルオープンに向けた取組みが求められている。

イ 問題点

ターミナルゲートオープン時間に限りがあるために、必要な時間帯に貨物の搬出入を行うことが不可能な場合があり、非効率的な物流体系となっている。また、昼休み時間帯のゲートクローズにより、ゲート周辺の混雑及び道路渋滞が発生しており、フォワーダー等からは、リードタイムの短縮化に向けた改善要望がある。

また海外主要港よりも、関係官公庁による輸出入諸手続において時間を要している実状があり、リードタイムが長期化している。

ウ 取組の方向性

<短期的な取組>

○ スtockヤードの活用

ターミナル事業者と調整を図り、ターミナルに隣接した効果的な箇所に、各港にバランスよく、ストックヤードを設置していく。

<ストックヤード>

- ・ターミナルに隣接し、24 時間いつでもコンテナ貨物の搬出入が可能な体制が構築されている。
- ・現在、ストックヤードが設置されている横浜港南本牧ふ頭においては、ストックヤードと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が実施されている。

○ ゲートオープン時間の柔軟化

荷主などの意向を踏まえつつ、ターミナル事業者と共同でゲートオープン時間の延長に向けた検討を進める。

○ 就業環境の整備

港湾のフルオープン化の進展とともに、将来の労働力の確保と魅力ある職場の形成に向けて、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等、働きやすい環境整備に向け、関係機関と調整の上、取り組んでいく。

○ 官公庁と協調した体制づくり（通関、検疫等）

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を実施する。

エ 実施にあたっての課題

ゲートオープン時間の柔軟化については、ゲートオープンに伴うコスト増など、実施方法によっては、新たな課題も想定される。

関係機関と連携をとりながら、費用対効果の検証や需要の把握等、詳細な検討を実施していく必要がある。

また、労働環境・条件に関わる問題については、関係事業者・官公庁と調整を図り、福利厚生施設の充実等を早期に実現していくことが求められる。

③ー5 コンテナターミナル前混雑の緩和

ア 現状

港湾管理者として、これまでもゲート待ちコンテナ積載トレーラー専用レーンの増設やトラック待機場の新設など、コンテナターミナル前の混雑緩和に向けた取組みを積極的に展開してきたが、京浜港のコンテナ貨物量の急激な増加、特定時間へのトラックの集中傾向等から、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は解消されていない。

イ 問題点

コンテナターミナル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。

ウ 取組の方向性

＜短期的な取組＞

○ 道路交通情報の充実

コンテナターミナルゲート前混雑の緩和のため、インターネット上でターミナル周辺の道路状況をリアルタイムで提供する箇所を増加するなど、道路交通情報を充実する。

○ ターミナルゲートの柔軟な対応

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など、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取組みを進める。

○ ICTの活用等による新たな渋滞緩和策

ICTの活用等諸外国の事例も検証しながら、新たな混雑緩和策を検討していく。

エ 実施にあたっての課題

道路交通情報の充実にあたっては、周辺道路を撮影するカメラの設置場所の提供等周辺事業者の協力を得ていかななくてはならない。

ターミナルゲートの柔軟な対応にあたっては、ターミナル事業者の協力はもちろん、トラック事業者の利用促進に向けた広報等が必要である。

③－６ 船舶の大型化への対応等

ア 現状

京浜港においても船舶の大型化が進んでおり、10年前と比べて入港船舶総数は減少しているものの、総トン数ベースでは118%の増加率となっており、とりわけ外航船は125%の増加率で大型化の傾向が著しくなっている。

図表 三港の船舶大型化の推移

入港船舶数の推移

(単位：隻)

	東京港		川崎港		横浜港		三港合計	
	総数	(外航船)	総数	(外航船)	総数	(外航船)	総数	(外航船)
平成10年	40,520	4,704	42,290	2,202	49,387	11,091	132,197	17,997
平成20年	30,244	6,071	30,470	2,543	43,202	11,308	103,916	19,922
増加隻数	-10,276	1,367	-11,820	341	-6,185	217	-28,281	1,925
増加率	75%	129%	72%	115%	87%	102%	79%	111%

入港船舶総トン数の推移

(単位：千総トン)

	東京港		川崎港		横浜港		三港合計	
	総数	(外航船)	総数	(外航船)	総数	(外航船)	総数	(外航船)
平成10年	141,402	100,760	89,403	59,104	237,893	197,216	468,698	357,080
平成20年	168,816	130,028	103,346	79,125	279,138	237,155	551,300	446,308
増加トン数	27,414	29,268	13,943	20,021	41,245	39,939	82,602	89,228
増加率	119%	129%	116%	134%	117%	120%	118%	125%

* 増加率は平成10年数値と比較した平成20年数値の割合

エネルギー産業・製造業等を支える港湾機能の維持・更新や、商業港湾としての機能の充実・強化を目指すなかで、船舶の大型化にも適切に対応していくことが求められている。

同時に、コンテナ船の大型化が顕著となるなか、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等、港湾施設の大規模な整備促進も求められている。

イ 問題点

大型船の入出港については、東京湾口及び各港域においてスケジュール調整（事前通報等）が必要となっているが、それぞれのルールが異なっている。また、湾口においては、原則として、船舶代理店による先着順にて時間調整がなされており、目的地や積載貨物、運航遅延等の状況は加味されておらず、船舶の定時運航・安定運航への支障が生じかねない。

また、各港における運河等は、各港湾管理者にて適宜維持・管理が行われているが、運河等は係留施設等と異なり、その施設自体から収益を得るものではなく、浚渫等の維持・管理や増深への対応等に関する負担は、各港湾管理者の課題となっている。

更に、急速に進むコンテナ船の大型化への対応が必ずしも十分とは言えない状況である。

ウ 取組の方向性

＜短期的な取組＞

○ 東京湾口における船舶運航調整業務の検討

大型船の入出港に際して、湾口における船舶運航調整業務のあり方を見直し、大型船航行の安全性・安定性をサポートする。これにより、原材料・エネルギー系貨物、自動車、コンテナ等、産業や市民生活を支える京浜港の主力貨物の安定供給に寄与する。

○ 船舶の大型化に対応した施設整備

コンテナ船やタンカーをはじめとする各種船舶の大型化の動向を踏まえ、三港が一体となり、岸壁や運河等の必要箇所へ集中的に施設整備を行っていく。

京浜港としての統一的な対応を行うことにより、スケールメリットを活かした必要コストの縮減や情報の共有化等を図る。

エ 実施にあたっての課題

湾口での船舶運航調整の検討にあたっては、安全面に十分に配慮するとともに、利用者はもとより、曳舟・水先人等の関係者との調整が不可欠であり、不利益をこうむる船舶が出ないようなルール設定が必要となる。同時に、東京湾海上交通センターや東京湾内の他の港湾管理者との調整・検討も必要であり、内容によっては海上交通安全法等の関係法との整理も必要となる。

船舶の大型化に対応した施設整備については、具体的な京浜港としての施設配置等の検討が不可欠であり、その上で各種の制度上の課題についての整理が必要となる。

③ー７ 民間岸壁等の維持・管理に関する支援のあり方の検討

ア 現状

京浜港の輸入貨物量の約半数は原材料・エネルギー系貨物（原油、LNG、鉄鉱石、石炭）で占められている。こうした貨物に関連する生産、雇用、税収等の観点からも、これらの貨物を扱い得る施設の維持・更新は重要である。

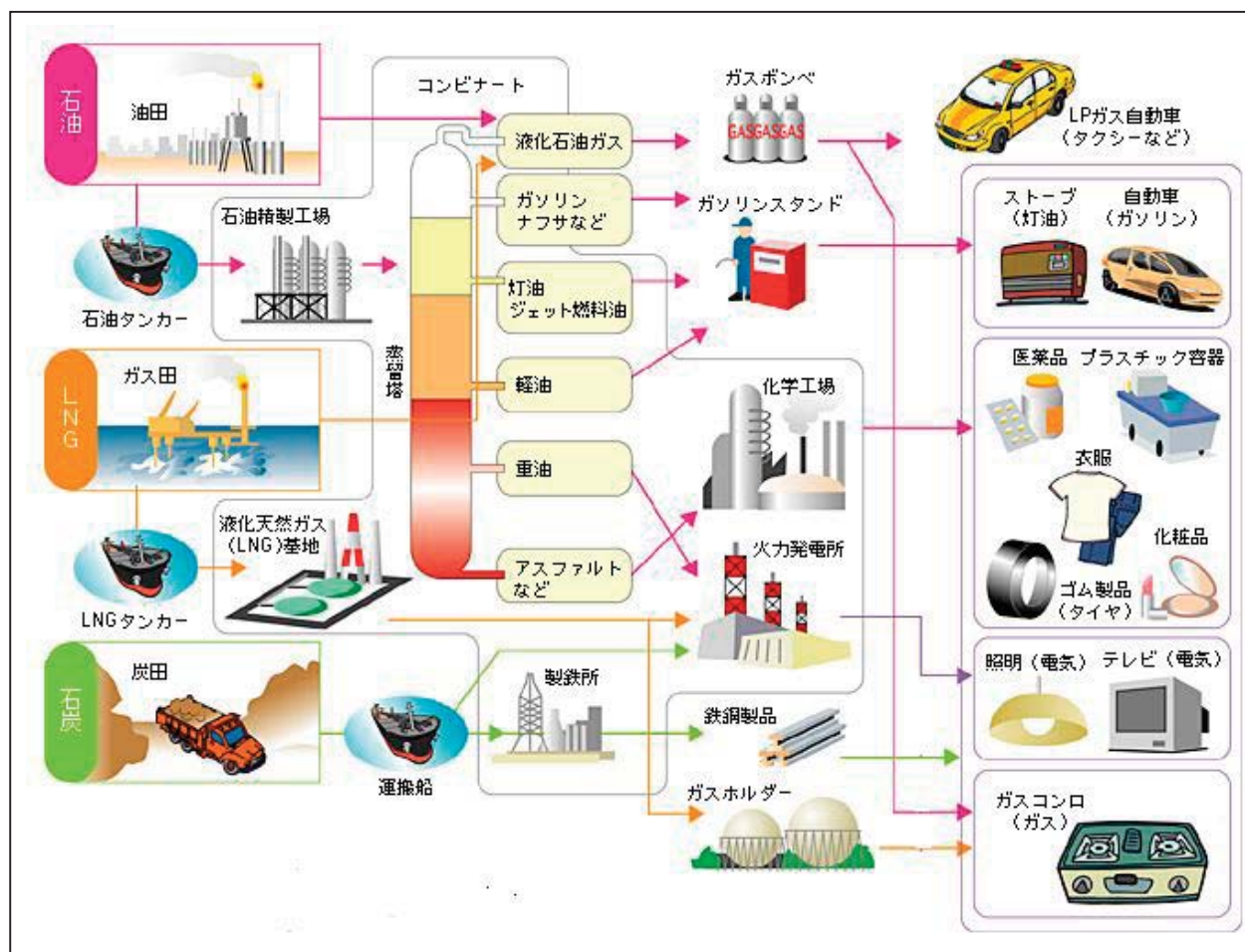
図表 京浜港の平成20年外貿取扱貨物量 (単位：千トン)

輸出	68,997	—		輸入	130,129	—
完成自動車	20,755	30.1%	1	原油	26,413	20.3%
自動車部品	8,103	11.7%	2	LNG	20,376	15.7%
産業機械	7,629	11.1%	3	鉄鉱石	6,990	5.4%
再利用資材	4,022	5.8%	4	石炭	5,876	4.5%
染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	3,670	5.3%	5	衣服・見廻品・はきもの	5,012	3.9%
その他	24,818	36.0%		その他	65,461	50.3%

また、これらの貨物を扱い得る施設はいわゆる「装置産業」として、京浜港の臨海部に展開しており、容易に他港へシフトできるものではない。

さらに、そこで生産・出荷される製品は京浜臨海部のみならず、広く首都圏の産業や住民生活を支えている。

図表 原材料・エネルギー系貨物の流れ



資料) 資源エネルギー庁ホームページより (一部改編)

イ 問題点

臨海部造成から数十年が経過しており、各岸壁や係留施設等においても適切な維持・更新が不可欠となっている。一方で、原材料・エネルギー系貨物を取り扱う施設はほぼ全てが民間企業所有のものであり、現在の制度においては、直接的に港湾管理者が維持・更新を行うことは困難である。

とりわけ、石油・天然ガス・石炭については、住民生活や経済活動にとってなくてはならないものである一方、そのほとんどを輸入に頼っていることから、国の施策として様々な安定供給策、備蓄及び精製・流通部門におけるセキュリティ向上などの対策が取られている。京浜港としても産業の活性化や住民生活の安定を政策目標として掲げており、原材料・エネルギー系貨物の安定供給は政策目標の達成のためには不可欠な要素であり、より公的な視点が必要である。

その一方、それらを扱う岸壁等の維持・更新に関する支援制度等は現状では存在せず、輸入の最先端箇所であるこうした岸壁等の維持・更新は当該企業任せの状況となっており、住民生活や産業に大きな影響を及ぼす可能性がある。

ウ 取組の方向性

＜中長期的な取組＞

○ 民間岸壁等の維持・管理に関する支援のあり方の検討

民間岸壁等（とりわけ、広く住民生活を支えている産業等に関わるもの）の維持・管理に関する支援のあり方や関連する国の施策について、検討を行うとともに、その適用の拡充を働きかける。

エ 実施にあたっての課題

維持・管理に関する支援のあり方の検討に際しては、対象企業や岸壁等の範囲について、既存の各産業政策及び税制等との関連や連動性も十分に考慮する必要がある。

その上で、施設の維持・管理費用コストの縮減が、単なる「本来、企業が負担すべき費用の肩代わり」になるのではなく、京浜港エリアの産業の活性化や広く首都圏も含めた住民生活の安定の確保につながるものとなるよう検討し、国に働きかけていく必要がある。

③－８ 技術的な情報共有と相談窓口の設置

ア 現状

経年化した施設の維持管理や補修については、公共・民間を問わず、直面する課題となっている。このうち、公共ふ頭については、各港湾管理者による補修計画・維持管理計画の策定等によって、その対応が計画的に実施されている。

また、民間施設については、港湾管理者が直接維持管理・補修に関与することはないが、技術審査等を通じて間接的に関与している。

イ 問題点

公共ふ頭における補修計画に関する情報や維持管理に関するノウハウ等は、三港間での共有化などが図られていないことから、情報の効果的な蓄積・活用を目指す必要がある。

民間施設の補修等に際して、港湾管理者は工事許可等の観点から関与はするものの、港全体の施設の維持という観点からの積極的なサポート等は実施していないことから、維持管理計画策定等の重要性が民間ふ頭にまで徹底している状況にはない。また、制度面も含めた相談窓口等は必ずしも一元化されていない。

ウ 取組の方向性

＜中長期的な取組＞

○ 技術的な情報共有の検討（港湾管理者間）

公共ふ頭の技術的な情報（補修計画、維持・管理ノウハウ、技術監理業務等）について、三港で共有できるよう検討を行う。このことにより、京浜港全体として、技術的な情報の共有を図り、スケールメリットを活かした対応を目指す。

○ 総合的な「相談窓口」の設置

民間施設の維持管理・補修等について、制度的な面も含めて、京浜港としての総合的な「相談窓口」の設置を検討する。また、技術審査の基準等について一元化を図るとともに、相談の多い事項等についてはニーズに応じて「出張アドバイス」や「講習会」等を実施する。このことにより、京浜港としての窓口の集中化を図り、利用者ニーズの向上に寄与するとともに、企業の維持管理に関する業務の一定部分をサポートする。

エ 実施にあたっての課題

技術的な情報共有については、各港における現行のシステム化の状況等を勘案した対応が不可欠である。また、人事交流等も含めた積極的な対応を図ることにより、継続した技術継承が可能な体制についても視野に入れる必要がある。同時に、京浜港全体を見渡した施設の補修計画策定や維持管理の方向性を検討できる体制づくりが必要である。

「相談窓口」や「出張アドバイス」等の検討にあたっては、京浜港としての技術審査の基準や民間施設も含めた「維持管理計画」のあり方を整理する必要がある。また、「相談」によって対応する範囲の整理や既存の各企業の維持管理体制と港湾管理者との関係性についての整理も必要である。

（３）今後の進め方

本ビジョンでは、京浜港としての貨物集荷策、港湾機能向上策について、施策の方向性と実施にあたっての課題等を提示した。

今後は、この方向性に基づき「短期的な取組」については３年、「中長期的な取組」のうち、中期的に取り組むものは５年、長期的に取り組むものは１０年を目途に費用対効果や財源、実施方法等についての検討を一層深めるとともに、関係者との調整を進め、順次、施策の実施に努める。

2 【基本戦略Ⅱ】 合理的かつ効果的な施設及び機能の配置

京浜港は、我が国最大の「総合港湾」として、これまで順調に発展してきた。しかし、アジア諸港の躍進や船会社による基幹航路における寄港地の一層の絞込み、更には港湾エリアの開発可能空間の減少など、京浜港を取り巻く状況は厳しさを増している。

また、これまでは、狭い空間に各港独自の施設整備等を行うなど、相互に隣接してはいるものの、港湾管理者間の連携は必ずしも十分ではなかった。

こうした状況に的確に対応し、課題の解決を図っていくため、京浜港の一体的な経営を進めるなか、世界経済の情勢や海運業界の動向、京浜港を利用している船会社、港運事業者等の意見を踏まえながら、港湾の施設及び機能を配置していく。

（１）京浜港の空間計画の基本的な考え方

京浜港は、南北に約 40km、東西に約 8km にわたる帯状の空間であり、その中に陸域となる臨港地区が約 6,000ha、水域の港湾区域が約 16,000ha、合わせて約 22,000ha の面的な広がりを持っている。半径 20 km 以内に主要な港湾施設を配置しており世界主要港と同程度の規模の空間を持つ。

京浜港の施設及び機能については、既存施設の有効活用、機能更新の機会を捉えた新たな開発空間の確保など、将来を見据えた視点により合理的かつ効果的に配置することで、スケールメリットが生かされた効率性の高い空間形成を図っていく。

京浜港は、三港が 1 つの港として機能を有機的に結合させて、それぞれの強みを最大限発揮しつつ、弱みは相互補完を図ることにより解消していくこととなるが、それは広域港湾ゆえに可能となるものである。

このため、交通基盤の整備など、港内輸送網の充実強化を図り三港を一体化させることが必要不可欠である。

図表 京浜港及び世界主要港データ

	港湾エリアの空間規模及び形状
京浜港	概ね長さ 40km、幅 8 km の帯状エリア
釜山港	概ね 11km×4 km の帯状エリア（北港）及び直径 5 km の円状エリア（新港）。（両者の離隔距離；20km）
シンガポール港	概ね長さ 24km、幅 6 km の帯状エリア
ロッテルダム港	概ね長さ 36km、幅 10km の帯状エリア
ハンブルグ港	概ね直径 15km の円状エリア
NY・NJ 港	概ね長さ 18km、幅 7 km の帯状エリア

（京浜港調べ）

① 京浜軸の形成

三港が一体となった京浜港は国際水準に到達し、世界の港湾における存在感を増大させることとなる。この広大な港湾空間において多様な機能を十分に発揮し、真の総合港湾として発展していくため、三港の物理的な一体化を図る京浜軸を形成していく。

国道 357 号の整備を促進し、首都高速湾岸線と合わせ京浜港の主要な骨格とする。これにより、京浜港内の輸送時間が短縮されるとともに、市街地への港湾関連交通の流入を減少させることで、環境負荷を低減することができる。

国道 357 号は多摩川や川崎航路などを横断するため、整備には膨大な事業費及び一定期間を要するものと想定されることから、次のような取組みを行っていく。

- ・ 三港間の貨物輸送で湾岸線を利用する場合の高速道路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。
- ・ 国道 357 号では物流交通の円滑化かつ効率化を図るため、時間帯によっては物流専用レーンでの運用も検討していく。

また、三港内の補助的な骨格となる道路網の充実強化も併せて進めていく。

- ・ 東京港 東京港臨海道路（城南島～若洲）、臨港道路（南北線）
- ・ 川崎港 臨港道路東扇島水江町線
- ・ 横浜港 臨港道路第 2 南本牧ふ頭幹線道路、臨港幹線道路

あわせて、京浜港内の海上輸送の充実強化を図ることは、三港の一体化を図る上で効果的であり、道路混雑の緩和、環境負荷低減にも資するものである。

このことから、コンテナバージなどによる三港間の海上輸送の強化をより一層促進する。

② 京浜港を支える広域交通ネットワークの形成

京浜軸の形成とともに、京浜港と背後圏とのアクセスを強化する広域交通ネットワークを形成していく。

ア 広域幹線道路

京浜港と背後圏とのアクセス強化を図るため、第二東名及び 3 環状道路（横浜環状南線、横浜湘南道路及び第二湾岸を含む。）とともに、東名高速に接続する横浜環状北線・北西線、川崎縦貫線についても港湾空間の質を高めるうえで重要であることから整備の促進を図る。

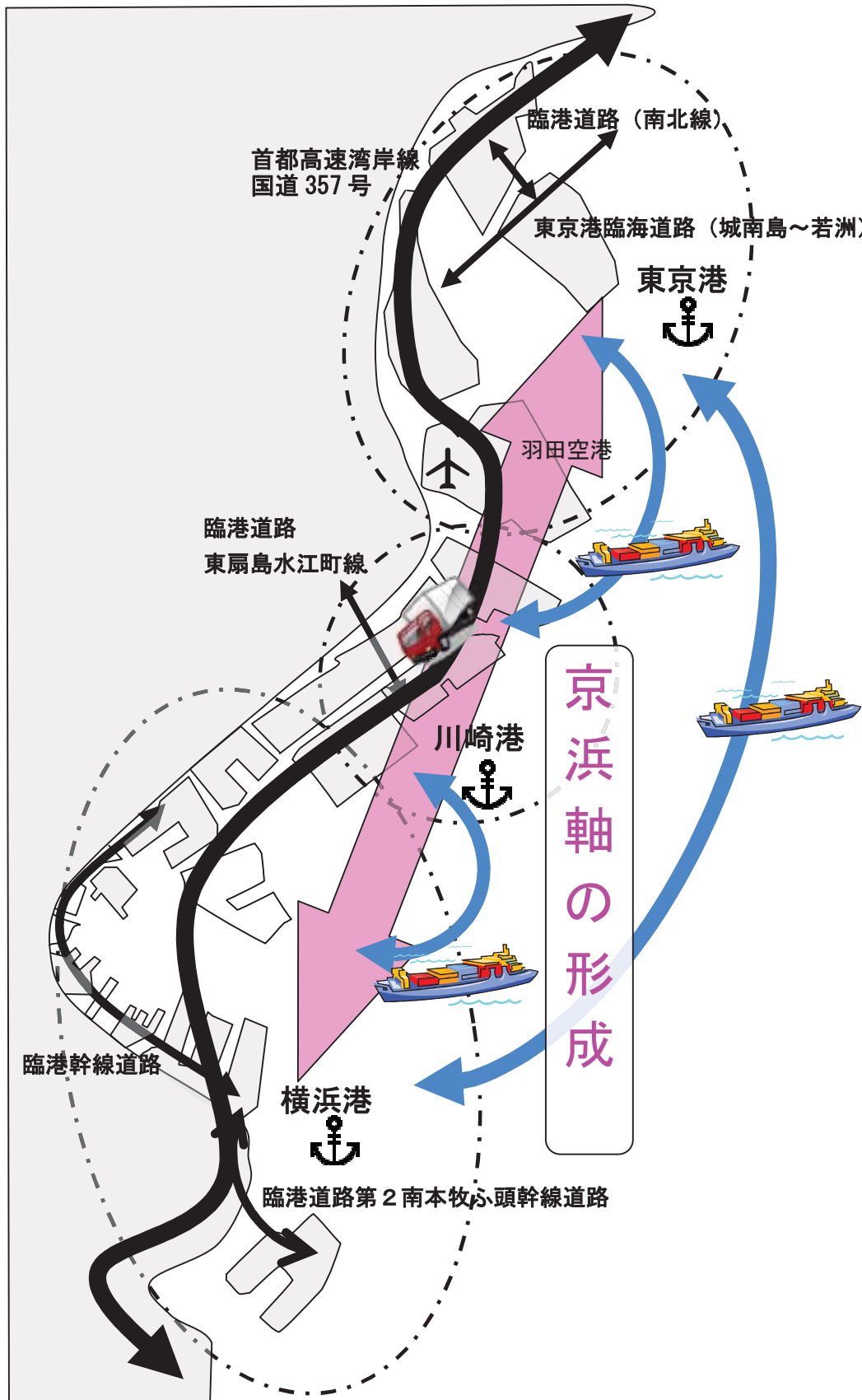
イ 内航輸送

京浜港が、国内ハブポートとしての役割を果たしていくためには、国内港湾と京浜港を結ぶ内航輸送網の構築を促進することが不可欠であり、環境負荷低減に資することから、その利用促進を図る。

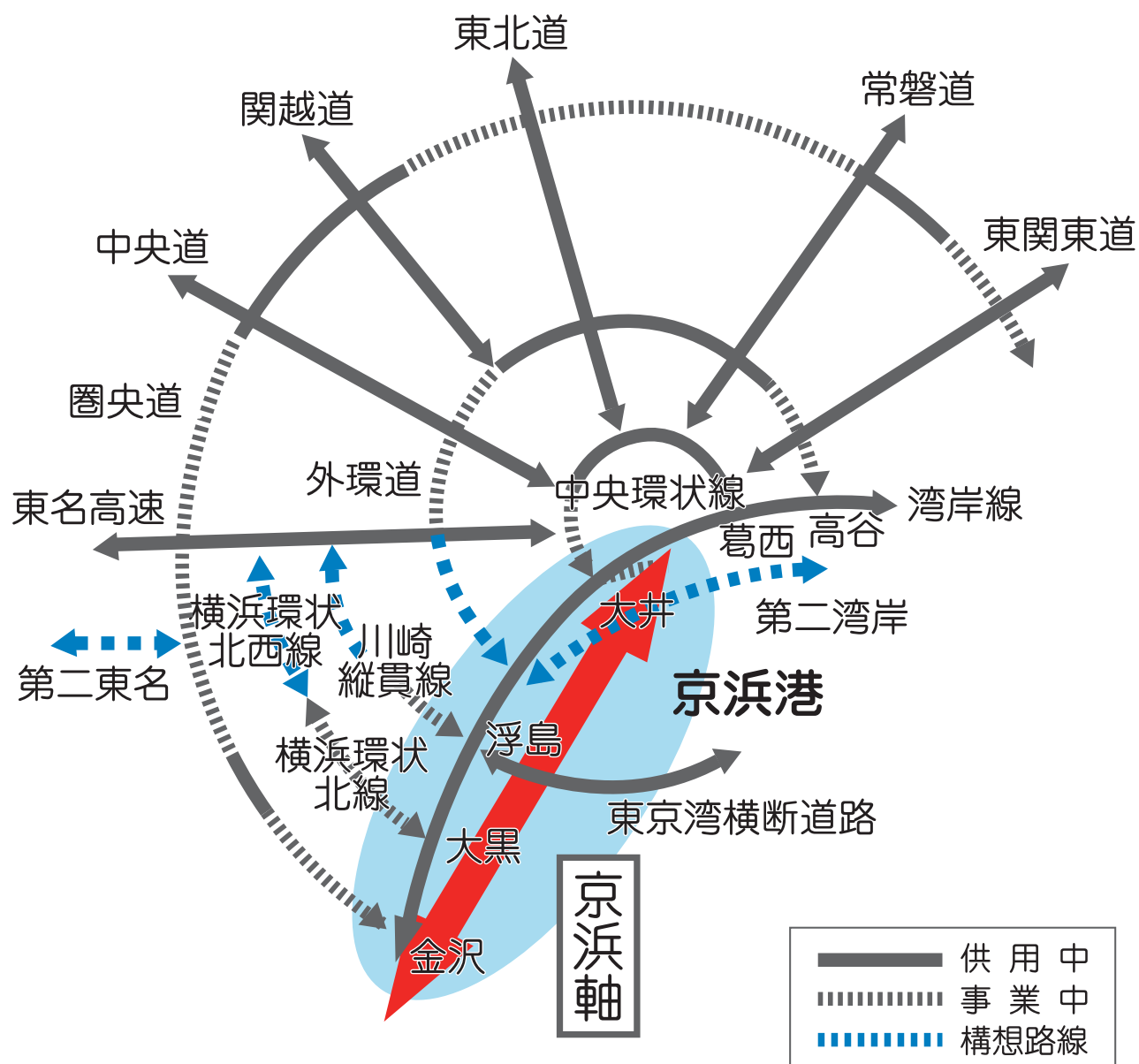
ウ 鉄道輸送

世界の主要港では鉄道輸送網の拡張・整備がすすめられている。首都圏では東京都品川区にある東京貨物ターミナルが広域鉄道輸送の拠点の 1 つとして位置付けられており、京浜港の強化にも十分活用できるものである。

図表 京浜軸形成の概念図



図表 京浜港を支える広域幹線道路図



独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構全国高速道路路線網図、
首都高速 HP、関東地方整備局 HP、横浜市道路局 HP、
基盤施設整備に関する八都県市連絡協議会「首都圏の道づくり」より作成

③ 三港の空間特性

施設及び機能の配置にあたり、三港の留意すべき物理的な空間特性は以下のとおりである。

ア 東京港

- ・ 東京湾の湾奥に位置し、港湾区域は荒川河口から多摩川河口に挟まれた範囲である。
- ・ 若洲（15号地）西側に一定規模の水域を有する。現況水深は10m～15m程度である。
- ・ 東京都区部の消費地及び北関東地方等の生産地に近接している。
- ・ 中央環状線及び外環道の完成により北関東、東北方面などの背後圏とのアクセスが一層向上する。
- ・ 2,000m級及び1,500m級の直線バースふ頭を有する。

イ 川崎港

- ・ 北側に東京港、南側に横浜港と接する京浜工業地帯の中心に位置する。
- ・ 東扇島及び扇島の前面に相当規模の水域を有する。現況水深は15m～25m程度である。
- ・ 湾岸線及び川崎縦貫線、東京湾横断道路など、高速道路の結節点となっている。
- ・ 川崎縦貫線が完成すれば東名高速と接続されることとなり背後圏とのアクセスが向上する。
- ・ 外貿、内貿ともに、1,500m級の直線在来バースふ頭を有する。

ウ 横浜港

- ・ 東京湾の湾口に近接するとともに北側に川崎港、南側に横須賀港に接し京浜工業地帯の一部を形成する。
- ・ 南北の延長が長く港湾区域も広いことから、既存ふ頭の前面等に相当規模の水域を有する。現況水深は15m～30m程度である。
- ・ 神奈川県及び東海地方の生産地及び消費地に近接する。
- ・ 圏央道及び横浜環状北・北西線の完成により東名高速及び中央道と接続され、背後圏とのアクセスが向上する。さらに、第二東名の完成と相まって、東海方面も含め、アクセスのより一層の向上が期待できる。
- ・ 水際線の延長を確保するため、突堤型ふ頭、島式スリップ型ふ頭が主体となっている。

（２）施設及び機能の配置の方向性

京浜港は、我が国最大の「総合港湾」として、「エネルギーの供給や生産」、「流通・商業活動」等の多様な要請に、引き続き、応えていく必要がある。

また、京浜港には、多くの港湾施設が高密度に配置され、国内でもトップクラスの充実度を誇っていることから、これらの既存施設を最大限有効活用することが重要である。加えて、将来のさらなる施設需要に対応していくためには、新たな空間開発を視野に入れることが必要となる。

その上で、大規模な広域港湾として、より一層使いやすい港となるよう、港湾施設及び機能を適切に配置していく。

① 機能の区分

三港の空間特性を踏まえ、京浜港が担うべき主要な機能の区分を以下のとおりとする。

ア 物流機能

コンテナ、ユニットロード、フェリー、在来貨物及び東京国際空港（羽田）の再拡張・国際化等に伴う航空貨物の取扱い(※)、荷捌き、保管、流通加工などに対応する機能とする。

(※)機能配置の対象とするものではないが、航空貨物については、その支援機能を配置の対象とする必要があるため、物流機能で取り扱う。

イ エネルギー・生産機能

臨海部におけるエネルギー（電力・ガス・石油精製など）供給や製造・生産（製鉄・造船・機械など）活動に資するため、主として民間の専用埠頭、工場の立地に対応する機能とする。

ウ 都市機能

東京の臨海副都心、横浜のみなとみらい21など都市側の要請により相当規模の広がりをもったまちづくり、又は清掃工場、下水処理場など、主として都市施設用地に対応する機能とする。

エ 環境機能

緑地等による良好な港湾環境の確保や地球温暖化対策（CO₂削減）及び海浜や護岸構造等の工夫による水生生物等の生息場所の確保（保全・創出・再生）など海洋環境の形成に資する機能とする。

オ 防災機能

基幹的広域防災拠点や耐震強化岸壁の整備、道路橋梁の耐震化による緊急輸送経路の整備、リダンダンシーの確保など、大規模地震災害へ対応する機能とする。

② 機能配置の基本的な方向性

機能の区分に基づき、機能配置の基本的な方向性を以下のとおり整理した。

ア 物流機能

物流機能の基幹施設となる大水深・高規格コンテナバースについては、京浜軸との位置関係を踏まえ、コンテナ船の大型化に対応した所要の水深及び水域かつ広大な用地が確保できる箇所に適正配置する。

コンテナ関連施設はコンテナターミナルに隣接した箇所での配置が望まれるが、用地確保の観点からはオフターミナルでの配置も視野に入れる。

航空貨物関連施設は、東京国際空港（羽田）の再拡張や国際化の進展による新たな需要を視野に入れ、空港の隣接地域等において、物流施設等の配置を検討していく。

それ以外の施設についても適切な配置を検討する。

イ エネルギー・生産機能

民間事業者の活動の場であり、かつ敷地規模も大きく自由度がないことから、現位置での配置を基本とする。但し、社会経済情勢や産業構造の変化などに伴い移転や縮小などが見込まれる場合は物流機能等への転換を想定する。

ウ 都市機能

東京の臨海副都心、横浜のみなとみらい21などのまちづくりや、清掃工場、下水処理場など都市施設用地については、周辺の機能に留意し、計画的に配置する。

エ 環境機能

水と緑のネットワークや風の道、東京湾の海域環境に寄与する観点から、京浜港全体として取り組んでいく。

オ 防災機能

防災拠点は基幹的広域防災拠点（東京港有明の丘、川崎港東扇島）及び横浜海上防災基地（横浜港新港ふ頭）を配置する。耐震強化岸壁などは、京浜港全体の施設配置を踏まえ、被災地へのアクセスや、被災リスクの軽減などの観点から、適切に配置する。

（３）既存施設の有効活用の方向性

京浜港は多様かつ高機能な港湾施設が既に集積しており、それら既存施設の有効活用は最も重要な視点であり、京浜港の更なる機能強化等の検討においては不可欠な要素である。

また、「総合港湾」として多様な機能を有する京浜港における港湾施設の機能強化や利便性向上については、これまでは、各港の限られた空間で検討されていたが、三港が連携し京浜港全体で検討することで、より柔軟な対応が可能となる。

① 物流施設

国際的な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、商業活動を支える物流施設については、物流動向や産業構造の変化等により、利用頻度が低い施設が現れているとともに、施設の老朽化・機能の陳腐化も進行している。このため、物流施設の機能強化や利便性の向上など三港が連携して取り組んでいくことが求められている。

このため京浜港の物流施設については、現在十分にその機能を発揮し、健全である施設は、今後基本的にその機能を継続することとしながらも、ア 補強や改良等により機能を強化する施設、イ 利用・機能の転換を図る施設に大別した。

ア 機能強化

現在の施設において、十分にその機能を発揮するものの、効果的な投資により更に機能強化できるものについては、既存施設の機能強化を検討する。

または、ある程度の稼働率があるものの、施設の老朽化や陳腐化が進みつつある施設については、費用対効果を検証のうえ補強や改良することで施設の健全化を図り機能を強化する。

例えば、大型船への対応策として、新たな大水深岸壁を整備することに比較し、既存施設の補強及び浚渫により対応する場合などが考えられる。

<現状での例>

- ・ 大井及び青海コンテナふ頭や 10 号地その 2 ふ頭において、船舶の大型化への対応として岸壁の増深やふ頭機能の強化を進める。（東京港）
- ・ 千鳥町地区はバルク系貨物の拠点地区として、東扇島地区は外内貿コンテナや完成自動車等に対応した拠点地区として機能分担を図る。（川崎港）
- ・ 千鳥町地区公共ふ頭は、港湾施設（岸壁、上屋、倉庫、荷捌き地等）の老朽化及び陳腐化により荷役効率が低下しているため、ふ頭全体の再整備を進める。（川崎港）
- ・ 本牧ふ頭では、BC 突堤の再編整備を進めるとともに、用地需要に応えるため D 突堤全体の拡幅も視野に検討を進める。（横浜港）
- ・ 大黒ふ頭では、活性化を図るため、ふ頭全体の再編整備を進める。（横浜港）

イ 利用・機能転換

稼働率の低い施設については、京浜港全体を視野に物流施設の統廃合などにより物流機能の中で利用転換を行う。

例えば、岸壁背後に十分なスペースを確保できず利用頻度が低下している岸壁やその背後については、荷捌き地やバンプール、シャーシプール等オフドック機能用地や倉庫機能への利用転換も考えられる。

また、立地上、都市機能や他の機能への転換の要請がある施設については、機能自体を転換していくことも考えられる。

<現状での例>

- ・ 利用の低下している港湾施設については、他機能への転換も含め、より利用効率の高い用途について検討を進めていく。(東京港)
- ・ 本牧ふ頭A突堤は湾岸線及び国道 357 号により土地利用に制約があることから、道路整備を踏まえた土地利用の検討を進める。(横浜港)
- ・ 山下ふ頭では、岸壁の稼働率が低下していること、ふ頭内の上屋・倉庫の多くが老朽化していることなどから、都市機能への転換を検討する。(横浜港)

なお、機能強化や利用・機能転換にあたっては、三港の連携による京浜港全体を見据えた適切な施設配置を検討するとともに、既存施設の所有者及び利用者等関係機関との調整などに十分配慮して実施していく。

② エネルギー・生産施設

エネルギー施設は、首都圏の住民生活・産業活動を支える重要な役割であり、引き続きその役割を担っていくものと考えられる。また、多くの施設が民間事業者の活動の場であり、かつ敷地規模も大きいことから、配置に自由度も低い現状も踏まえ、基本的には、既存施設の維持あるいは強化により有効活用していく。

そのため、将来の船舶の大型化への対応や予防保全、環境対策等については、補強などにより既存施設のより一層の有効活用を図っていく。

一方、生産施設は、京浜臨海部や横浜港の磯子地区などに多数立地しており、首都圏の生産拠点の一つとして、地域の雇用や経済を支えており、これまでと同様に機能を継続することが地域の活性化においては望ましい面もある。

しかし、将来的には産業構造の変化等に伴い、工場の移転、または規模縮小などが想定されることから、今後、それらに合わせた既存施設の利用転換が考えられる。

図表 京浜港現況機能配置図

＜京浜港の機能配置にあたり留意すべき点＞

