

（４）新たな開発空間確保の方向性

京浜港として適切な施設配置を行っていく上で、施設規模が不十分である機能や新たな要請に対応するため、三港が連携し、京浜港の背後圏、地理的特性などを整理しながら効率的な開発空間を創出していく。

＜新たな開発空間の創出方法＞

- ・ **機能更新の機会を捉えた空間の創出**

京浜港の主要なふ頭は、整備後 40 年以上が経過し更新時期を迎えているものが多い。これらの施設の整備状況や活用状況等を踏まえ、利用または機能の転換による新たな開発空間を創出する。

- ・ **将来的なエネルギー・生産施設等の移転、規模縮小等の機会を捉えた空間の創出**

将来的な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、これらの大規模な土地利用転換により新たな空間を確保していく。

- ・ **京浜港の前面海域の埋立等による創出**

上記 2 つの空間の創出方法のほか、必要とする機能を配置していくためには、新たな海域の埋立てや海面処分用地の活用により、新たな空間を確保していく。

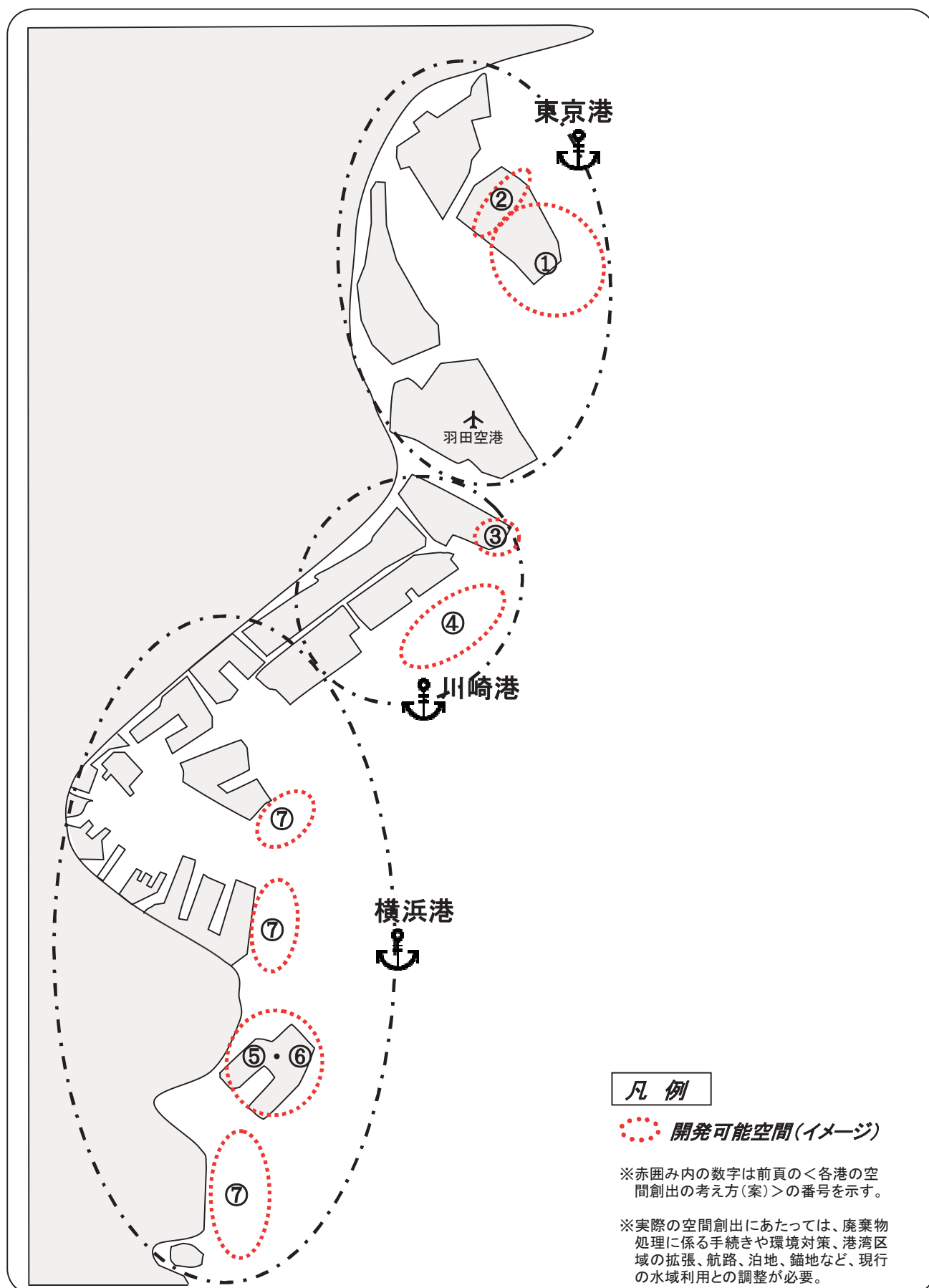
＜各港の空間創出の考え方（案）＞

- ① 新海面処分場埋立地などについて、長期的な需要等を踏まえ、利用方法を検討する。（東京港）
- ② 中央防波堤地区において、増大するコンテナ取扱貨物量やコンテナ船の大型化に対応するための大水深岸壁（-16.5m）、ふ頭用地及び港湾関連用地などを確保するため、長期的な視点に立ち土地利用を検討する。（東京港）
- ③ 海面処分用地などについて、長期的な視点に立ち土地利用を検討する。（川崎港）
- ④ 長期の需要への対応として東扇島沖合いの展開の可能性を検討する。（川崎港）
- ⑤ 南本牧ふ頭地区において、増大するコンテナ取扱貨物量やコンテナ船の大型化に対応するための大水深岸壁（-16m～）、ふ頭用地及び港湾関連用地などを確保するための土地造成を引き続き推進する。（横浜港）
- ⑥ 海面処分用地などについて、長期的な視点に立ち土地利用を検討する。（横浜港）
- ⑦ 長期的な観点からのコンテナ船の超大型化及び、需要への対応として、大水深かつ長大バースの整備を図るため、新たなエリアも視野に入れた港湾開発の可能性を検討する。（横浜港）

なお、実際の空間創出にあたっては、廃棄物処理に係る手続きや環境対策、港湾区域の拡張、航路、泊地、錨地など現行の水域利用との調整等、中・長期的視点で取り組む必要がある。

図表 新たな開発空間確保の方向性

＜各港の空間創出の考え方（案）のイメージ＞



（５）今後の進め方

本ビジョンでは、京浜港として必要な機能面を主体とした観点から、施設及び機能の配置の方向性を検討した。これを踏まえ、個々の施設配置に関する課題等について、法定協議会である「京浜港連携協議会」の場において、さらに検討を重ね、各港の港湾計画の基本となる「京浜港の総合的な計画」を策定する。

そのためには、今後の船舶の大型化や取扱貨物の動向及び、利用者等からの意見・要望等を踏まえ、将来における取扱貨物量の想定を行い、さらに、施策「ターゲットⅠ・Ⅱ・Ⅲ」の設定貨物量を加味し、各施設の利用状況、取扱能力等を検証、分析することにより、京浜港に必要な施設の規模を想定していく。

そのうえで、物流機能を中心に、エネルギー・生産、都市、環境、防災などの京浜港及び住民生活を支える港湾機能・施設について、既存施設を最大限に活用するとともに、必要に応じた新たな施設を加えた機能及び施設の配置の検討を行う。

＜各港の現行の港湾計画（抜粋）＞

		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
	外貨貨物量（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)
	内貨貨物量（万トン）	4,470	4,409	4,930
旅客施設利用者（千人）		6,800	100	1,000

3 【基本戦略Ⅲ】広域的な課題への的確な対応

地球温暖化への対応（CO₂削減等）などの環境対策や、大規模災害への対応など、広域的な課題に対しては、各自治体や国の取組みと連携を図りながら、より高い効果を得られるよう、三港が相互に補完し合うなど、一体的な運営を推進し、効率的な取組みを行っていく。

また港湾における広域的な課題への取組みが、住民生活にも大きな影響・効果をもたらすため、迅速かつ確実な対応を行っていく。

（１）地球温暖化防止対策・水質改善等の自然環境再生（環境対策）

① 温室効果ガスの削減

ア グリーン物流等環境に配慮した輸送形態の推進

内航船や鉄道等、環境負荷の小さい物流体系である「グリーン物流」やトラックによる効率的な輸送システム構築などを推進するため、優遇策の導入等について検討していく。

イ 環境に配慮したターミナル運営等の推進

環境に配慮した荷役機械の導入（ハイブリッドトランスファークレーンやヤード内トラクターへの有害物質除去装置の設置等）や、入港船舶への航行速度減速規制など、欧米諸港で先進的に取り組まれている事例を参考に、環境負荷低減に配慮した取組みを推進すべく優遇策を検討していく。

ウ 陸上電力供給設備の導入

港湾機能と都市機能が近接する京浜港においては、停泊中の船舶から排出されるNO_xやSO_x等の大気汚染物質やCO₂等の地球温暖化物質といった船舶排ガスの削減など大気環境負担軽減への取組みが急務となっている。

船舶は停泊中であっても、船内で必要な電気を補助発電機を動かすことで得ており、その結果船舶排ガスが発生している。現在船内の補助発電機を停止し、陸上から電力を供給する方式の導入が推進されつつあり、京浜港においては一部の小型船舶等を対象とした陸電設備が設置されている。また、東京港日の出ふ頭にはレストランシップ等を対象にした陸電設備の設置が予定されている。今後も、船舶排ガスによる環境負荷の軽減に向けた取組みを進めていく。

【参考】東京港陸上電力供給設備イメージ



エ 緑化等の推進

これまでに各自治体において取り組んできた緑地の保全、建物の屋上・壁面や敷地の緑化の推進、海浜の整備等について、京浜港においても一層の取り組みを進め、自然環境の保全、再生を図っていく。

【参考】横浜港大さん橋国際客船ターミナル<屋上緑化の事例>



資料) 大さん橋プロジェクト

オ 関係法令・規制等への対応

ア) 改正省エネ法等への対応

エネルギー資源の大部分を海外に依存している我が国において、燃料資源の有効利用を図り、国民経済の負担増を緩和することや、近年のエネルギー消費傾向に鑑み、産業部門の向上だけでなく、業務・家庭といった民生部門においてもエネルギー使用の合理化を一層推進するため、改正省エネ法（エネルギーの使用の合理化に関する法律）が制定された。京浜港が一体となって、改正省エネ法等の法令への対応に取り組んでいく。

イ) 温室効果ガス排出規制への対応

温室効果ガスの削減が世界的な潮流となる中で、海外主要港における取組事例を参考にしながら、国政等の動向も見据え、京浜港として温室効果ガス排出規制への対応を検討していく。

また、温室効果ガス削減のための積極的な取組みの評価や誘導策など、効果的な省エネ推進の仕組みづくりを行っていく。

② 水質の浄化

ア 海域の汚濁負荷の削減

清掃船による海面を漂う浮遊ゴミの全面的な回収作業や、赤潮回収技術の開発など、港内における水質の改善を図るための施策について、三港共同で検討を行い、効率的な取組みを実施していく。

イ 海域の浄化能力の向上

生物付着を促進する港湾構造物等の整備、底生生物等の生息場の創出を目指した緩傾斜護岸への改修等の推進を図る。

ウ 小型船舶等に対するし尿排出対策

港湾施設等におけるし尿回収設備の整備など、小型船舶等からのし尿排出抑制対策を検討していく。

③ 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、京浜港の港湾施設において計画的に、太陽光発電施設や風力・波力のエネルギー活用施設等を導入していくための検討を進めるとともに、港湾事業者が、再生可能エネルギーを普及するための仕組みの構築を進める。

【参考】川崎市に建設予定の太陽光発電施設



資料) 川崎市環境局

【参考】横浜市風力発電「ハマウイング」



資料) 横浜市環境創造局

④ 広域的な静脈物流システムの構築

ア 総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）としての取組み

天然資源に乏しい日本にとって、廃棄物の国内でのリサイクルは重要な課題であり、特に、我が国最大の生産拠点であると同時に、最大の消費地である首都圏を背後圏とする京浜港が果たすべき役割は大きい。東京港及び川崎港は、既にリサイクルポートとしての指定を受けているが、今後とも、京浜港全体で循環資源の有効活用を図っていくとともに、広域的な静脈物流への取組みについて検討していく。

イ 建設発生土の着実な処理

公共事業等により発生する建設発生土は、首都圏での公共事業等において有効利用され、また海面における埋立用材として活用されるほか、海面処分場へ最終処分されている。

一方、地方港湾における埋立需要に応じ、三港より埋立用材としての建設発生土を提供するなどの広域利用も進められている。

今後とも、京浜港において新たな海面処分場の確保が厳しい状況であることを踏まえ、公共事業等における相互利用や埋立事業への有効活用とともに、広域的、計画的な利活用についてさらに検討していく。

(2) 防災対応

① 大規模災害対策

大規模災害発生時に、市民生活と経済活動を可能な限り維持するために海上貨物を安定的に取り扱うことが出来るような体制を構築する必要がある。そのため、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。

さらに、既存の災害時における相互協定を強化すること等により、海上貨物のみならず、臨海部で働く住民の緊急輸送などについても、効果的な体制を整えていく。

② 風水害対策

台風や高潮などの風水害による被害を最小限にとどめるために、京浜港が共同で、未然の予防体制の構築や、応急対策及び復旧・復興対策に係る検討を進めていく。大規模災害対策と同様に、国や関係行政機関、民間事業者と連携を図り、海上貨物を安定的に取り扱っていくための体制を強化していく。

(3) 危機管理対応

① 密輸密入国対策

世界を代表する国際貿易港である京浜港が、密輸・密入国等の対策について、各港において関係機関・団体等により設置されている保安関係組織（各港の保安委員会等）とタイアップを図りながら、強化していく。

また、改正 SOLAS 条約を担保するために制定された「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」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。

【参考】保安訓練の様子



【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整備等

＜保安計画＞

埠頭・水域保安規程の策定

＜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。

② 感染症対策

新型インフルエンザなどの感染症の流行や病虫害の大量発生は、住民生活にも多大な影響を及ぼすことが懸念されている。住民の健康被害を最小限にとどめ、社会・経済機能を維持するため、ウィルスや病虫害の国内進入をできるだけ防ぐことが必要とされ、そのためには、水際での対策が重要である。

京浜港として、国や関係行政機関、民間事業者と連携を図りながら、危機管理体制を強化し、住民生活の安全を確保していく。

（４）今後の進め方

本ビジョンでは、広域的な課題について、対応の方向性等を提示した。

今後は、京浜港連携協議会において更なる検討を進め、各自治体や国の取組みと連携を図りながら、各課題についての的確な対応を行っていくこととする。

4 【基本戦略Ⅳ】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、港湾経営を民営化する事例が主流となりつつあり、いわゆる公設民営が港湾管理の効率的な運営のモデルケースの一つともいえる。

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、国内外の事例を調査分析の上、管理運営の一体化による効率化や機動性の高い運営体制の構築を図っていく必要がある。

当面は、実質的一港化を進めつつ、将来のポートオーソリティの設立を視野に入れた取組みを実施していく。

(1) 実質的な一港化の推進

① 法定協議会の設置

京浜港の一体的な経営を実現していくため、港湾計画の実質的一本化を目指し、平成23年度を目途に各港の港湾計画の基本となる「京浜港の総合的な計画」を策定していく。

この計画の策定及び京浜港の一体的な経営に関する検討、調整を行う三港の協議の場をより確実なものとするため、地方自治法に基づく協議会(京浜港連携協議会)を2009年12月に設置した。

② 公社・会社の連携の強化

東京港と横浜港においては、東京港埠頭株式会社と財団法人横浜港埠頭公社が設置されている。両者は、設立時点では、利用者からの施設の専用使用の要請にこたえることを基本とし、公共港湾施設の管理運営を港湾管理者と役割分担しながら行ってきたが、近年は、ユーザー窓口の一本化、公共と会社・公社施設の管理運営のスケールメリットを生かした効率化や柔軟な運営等の観点から、会社・公社による外貿コンテナターミナルの一元管理を開始したところである。引き続き、内貿バースや在来ふ頭についてもより一層の効率的な港湾運営を目指し、一元管理を視野に入れた検討を行っていく。

このように、両者は、それぞれの港において港湾の管理運営に大きな役割を果たしているため、両者の連携強化についても京浜港全体の一体化の大きなポイントとなる。

こうしたことから、法定協議会と並行して両者と川崎港（オブザーバー）による京浜港事業提携委員会を設置し、「情報・ノウハウの交換」、「共同事業の実施」、「人材の確保・育成・交流」、「資材等の共同調達」の4項目を中心とした連携の強化に取り組んでいく。

③ 人材の育成・確保、人事交流等

港湾の管理運営にあたって、現行の地方自治体を主体としたしくみにおいては、全庁的な人事異動もあり、海運や港湾に関する知識や港湾の管理運営のノウハウの蓄積が難しく、専門人材の確保が課題となっている。

一体的な港湾経営に向け、人事交流の拡大、共同研修の実施などの取組みによる専門性の向上、広い視野を持った人材の育成について連携していく。

(2) ポートオーソリティを視野に入れた検討

① 国内における港湾管理体制の事例の検証

○ 港湾管理者

日本の港湾においては、港務局、一部事務組合、普通地方公共団体のいずれかが管理者となっている。

現在、港務局が設立されている港は新居浜港のみであり、複数の地方公共団体が共同して一部事務組合を作っているのは、全国で6港であり、それ以外は普通地方公共団体が港湾管理者となっている。

ア 港務局（新居浜港：新居浜港務局）

港務局の港湾管理者としての業務内容は、港湾法第12条において規定されており、港湾計画の作成、港湾区域及び港湾施設の整備・維持・運営、入港届の受理、港湾利用に対する役務の提供、港湾利用料金や入港料等の料金表の作成・公表などとなっている。

ア) 財務状況

港湾法第30条では、港務局に独自の起債権を与えているものの、総務省は起債を認めていない。新居浜港務局は、新居浜市が起債枠にしたがって地方債で調達した資金を負担金として受け入れている。

なお、港湾法第29条では港務局の財務原則について、「港務局がその業務を行うために要する経費（港湾工事に要する経費を除く。）は、その管理する港湾施設等の使用料及び賃貸料<中略>その他港湾の管理運営に伴う収入をもって、賄わなければならない。」と規定している。

イ) 組織構成

港湾法第16条では、港務局の施策を決定する委員会の委員数を7人以内とし、港務局を組織する地方公共団体の数が3を超える場合には11人の委員で組織することとなっている。

新居浜港務局の委員構成は、新居浜市副市長、市議会議員、愛媛県庁職員、旧管理者である民間事業者が推薦する2名、荷主代表2名となっている。

イ 一部事務組合

一部事務組合は、港湾法第33条に基づいた港湾管理者であり、地方自治法第284条に基づく一部事務組合としての特別地方公共団体である。一部事務組合が港湾管理者となっている港湾は、全国で6港（苫小牧港、石狩湾新港、名古屋港、四日市港、境港、那覇港）である。

一部事務組合の業務範囲は、港務局と同様に港湾法第12条において規定されている、港湾計画の作成、港湾区域及び港湾施設の整備・維持・運営、入港届の受理、港湾利用に対する役務の提供、港湾利用料金や入港料等の料金表の作成・公表などとなっている。

7) 苫小牧港管理組合の概要

1) 設立の経緯

苫小牧港の管理体制は、当初は苫小牧市単独により行われていた。しかし、苫小牧港が工業港として発展し、利用が促進されるとともに開発が進展する中、苫小牧市単独での管理・運営の負担が増大してきたことから、適正かつ能率的な港湾の管理運営を目的として、1965年に北海道と苫小牧市で構成される苫小牧港管理組合が設立された。

2) 組織構成

組織は、管理者（執行機関）と議会（議決機関）から構成されており、管理者は北海道知事又は苫小牧市長となっており、2年の任期となっている。

苫小牧港管理組合議会の定員は、10名となっており、構成は北海道議会議員5名、苫小牧市議会議員5名となっている。

苫小牧港管理組合の職員定数は条例上61名であり、2009（平成21）年度における内訳は、配置定数の約3分の1が固有職員、約3分の2は北海道及び苫小牧市からの派遣職員となっている。

3) 財務状況

平成21年度予算は、8,175百万円となっており、内訳は一般会計5,875百万円、特別会計2,300百万円となっている。

一般会計の内訳は、北海道及び苫小牧市による分担金及び負担金は57%にあたる3,328百万円となっており、使用料及び手数料は14%にあたる805百万円となっている。

4) 自治体からの負担等の現状

港湾整備における自治体からの負担については、西港と東港で割合が規定されており、西港の場合、北海道と苫小牧市がそれぞれ2分の1ずつ、東港の場合、北海道が3分の2、苫小牧市が3分の1と規定されている。

4) 石狩湾新港管理組合の概要

1) 設立の経緯

石狩湾新港の管理については、当初は北海道、小樽市、石狩町（現、石狩市）で管理組合を発足させて共同管理する予定であったが、管理組合の発足が遅れたため暫定措置として北海道単独での管理体制となった。

その後、1973年に重要港湾に指定され、国直轄での整備が開始されるとともに、1978年、港湾区域に地先水面を有する小樽市と石狩町が管理に加わるようになったため、北海道との三者による石狩湾新港管理組合を設立し、港湾管理を行うこととなった。

2) 組織構成

石狩湾新港管理組合は、北海道、小樽市、石狩市により構成されている。組織は、管理者（執行機関）と議会（議決機関）から構成されており、管理者は組織団体の長（北海道知事、小樽市長、石狩市長）のうち、互選により選出される。任期は4年となっている。

石狩湾新港管理組合議会の定員は、12名となっており、構成は北海道議会議員6名、小樽市議会議員3名、石狩市議会議員3名となっている。

石狩湾新港管理組合の職員定数は26名であり、現職員数は、約半数が

石狩市からの派遣職員、残りの半数が北海道及び小樽市からの派遣職員となっている。

3) 財務状況

平成 21 年度予算は、4,059 百万円となっており、内訳は一般会計 2,890 百万円、特別会計 1,169 百万円となっている。

一般会計の内訳は、北海道、小樽市、石狩市による負担金は 81%にあたる 2,348 百万円となっており、他の管理組合と比較して高い割合を占めている。また、使用料及び手数料は 2%にあたる 55 百万円となっている。

4) 自治体からの負担等の現状

港湾整備における自治体からの負担については、北海道が 6 分の 4、小樽市及び石狩市がそれぞれ 6 分の 1 と規定されている。

ウ) 名古屋港管理組合の概要

1) 設立の経緯

名古屋港は、明治以来愛知県により建設及び管理運営が進められてきたが、1947 年に名古屋市長から愛知県知事及び愛知県議会議長に対して移管の陳情書が提出され、1950 年に名古屋港を愛知県と名古屋市で共同で管理・運営することが愛知県議会と名古屋市議会の双方にて承認された。

その後、愛知県と名古屋市の両議会合同による名古屋港協議会が設置され、1951 年に名古屋港管理組合が設置された。

2) 組織構成

組織は、管理者（執行機関）と議会（議決機関）から構成されており、管理者は愛知県知事と名古屋市長が 2 年交代で就任している。

名古屋港管理組合議会の定員は、30 名となっており、構成は愛知県議会議員 15 名、名古屋市議会議員 15 名となっている。

名古屋港管理組合の職員定数は条例上 625 名であり、現職員数のほぼ 100%が固有職員で構成されている。

3) 財務状況

平成 21 年度予算は、40,594 百万円となっており、内訳は一般会計 33,860 百万円、特別会計 283 百万円となっている。

一般会計の内訳は、愛知県及び名古屋市による負担金は 26%にあたる 8,956 百万円となっており、使用料・手数料は 19%にあたる 6,272 百万円となっている。

4) 自治体からの負担等の現状

港湾整備における自治体からの負担については、愛知県と名古屋市がそれぞれ 100 分の 50 と規定されている。

エ) 四日市港管理組合の概要

1) 設立の経緯

四日市港は、当初は三重県単独での管理体制であったが、四日市市から共同管理の要望が出され、1966 年に管理組合が設立され、三重県と四日市市による共同管理の体制が構築された。

2) 組織構成

組織は、管理者（執行機関）と議会（議決機関）から構成されている。

管理者は三重県知事が行い、副管理者は四日市市長と常勤の2名が行っている。

四日市港管理組合議会の定員は、9名となっており、構成は三重県議会議員5名、四日市市議会議員4名となっている。

四日市港管理組合の職員定数は条例上138名であり、2009（平成21）年度における内訳は、配置定数の約4分の1が固有職員、約4分の3は三重県及び四日市市からの派遣職員となっている。

3) 財務状況

平成21年度予算は、10,150百万円となっており、内訳は一般会計6,093百万円、特別会計4,056百万円となっている。

一般会計の内訳は、三重県及び四日市市による負担金は59%にあたる3,599百万円となっており、一般会計の約6割が負担金により構成されている。また、使用料・手数料は10%にあたる626百万円となっている。

4) 自治体からの負担等の現状

港湾整備における自治体からの負担については、三重県が100分の55.6、四日市市が100分の44.4と規定されている。

カ) 境港管理組合の概要

1) 設立の経緯

鳥取、島根両県の県境に位置していることから、1958年に鳥取県・島根県が両県協定により境港管理組合を設立し、境港の港湾管理者となった。

2) 組織構成

組織は、管理者（執行機関）と議会（議決機関）から構成されている。管理者は、執行機関である管理委員会の委員長である鳥取県知事が行い、副管理者は管理委員会の副委員長である島根県知事若しくは島根県知事が指名する者が行っている。

境港管理組合議会の定員は、7名となっており、構成は鳥取県議会議員4名、島根県議会議員3名となっている。

境港管理組合の職員定数は条例上56名であり、2009（平成21）年度における内訳は、配置定数のうち1名が固有職員で、残りの約3分の2が島根県からの派遣職員、約3分の1が鳥取県からの派遣職員となっている。

3) 財務状況

平成21年度予算は、3,644百万円となっており、内訳は一般会計2,911百万円、特別会計732百万円となっている。

一般会計の内訳は、鳥取県及び島根県による負担金は83%にあたる2,404百万円となっており、使用料・手数料は約9%にあたる316百万円となっている。

4) 自治体からの負担等の現状

港湾整備における自治体からの負担については、鳥取県と島根県がそれぞれ100分の50と規定されている。ただし、1県のみに属する施設の工事費用は当該県が負担することと規定されている。

か) 那覇港管理組合の概要

1) 設立の経緯

2002 年に沖縄県、那覇市及び浦添市の三自治体で那覇港管理組合が設立された。

2) 組織構成

組織は、管理者（執行機関）と議会（議決機関）から構成されている。管理者は、構成団体の長（沖縄県知事、那覇市長、浦添市長）の互選により選出され、任期は組織団体の長の任期と同じに規定されている。副管理者は 3 名とされており、うち 2 名の非常勤には、管理者の属する組織団体以外の組織団体の副知事または副市長、常勤は各構成団体の長の共同推薦者について議会の同意を得て決定されている。

那覇港管理組合議会の定員は、10 名となっており、構成は沖縄県議会議員 5 名、那覇市議会議員 3 名、浦添市議会議員 2 名となっている。

那覇港管理組合の職員定数は 59 名であり、現職員数は、約 6 割が沖縄県からの派遣職員、約 3 割が那覇市からの派遣職員、約 1 割が浦添市からの派遣職員となっている。

3) 財務状況

平成 21 年度予算は、6,029 百万円となっており、内訳は一般会計 4,220 百万円、特別会計 1,809 百万円となっている。

一般会計の内訳としては、沖縄県、那覇市、浦添市による負担金が、43.8%にあたる 1,851 百万円となっており、使用料・手数料は 20%にあたる 846 百万円となっている。

4) 自治体からの負担等の現状

港湾整備における自治体からの負担については、沖縄県が 10 分の 6、那覇市が 10 分の 3、浦添市が 10 分の 1 と規定されている。ただし、浦添ふ頭北緑地及び浦添ふ頭東緑地の整備に関しては、沖縄県が 10 分の 8、浦添市が 10 分の 2 と規定されている。

② 海外におけるポートオーソリティの事例の検証

ア ニューヨーク港・ニュージャージー港

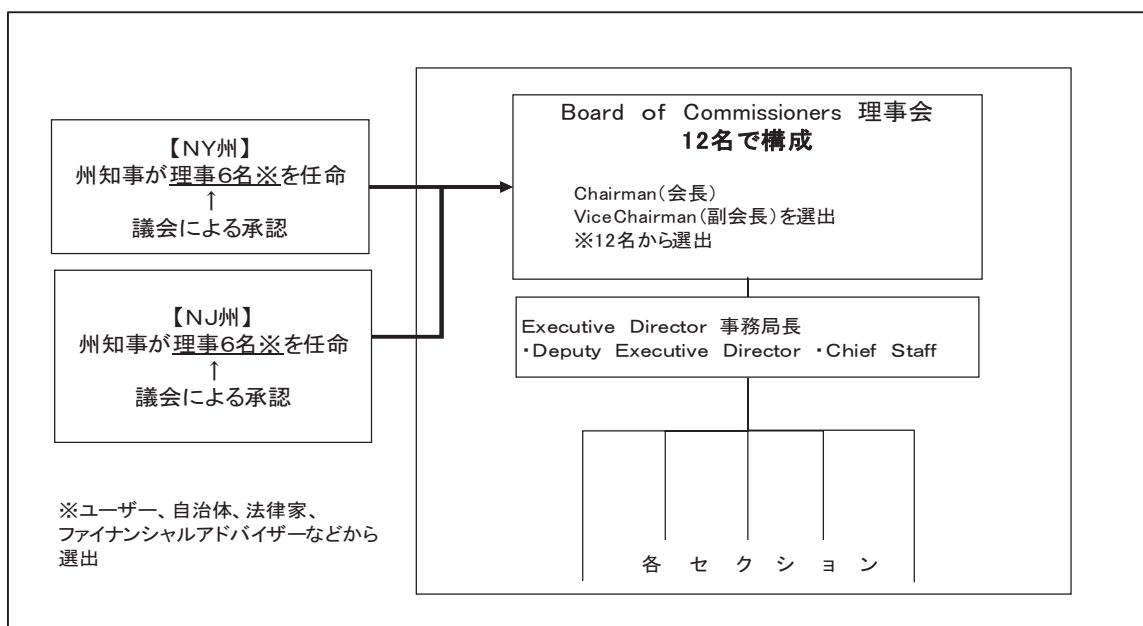
ア) 組織体制

1) 発足の経緯

ニューヨーク州及びニュージャージー州にまたがる水利権を調整するため、両州にまたがるポートオーソリティとして、連邦政府の同意を得て、1921年に設立された。

なお、港域の設定及びポートオーソリティ設立については、両州の協定である「Port Compact of 1921」に拠る。

2) 組織図



イ) 事業内容

- ・ 港湾事業（6つの主要マリンターミナル 70 バース）
- ・ 空港事業（J F K国際空港、ニューアークリバティ国際空港など）
- ・ 首都圏交通事業（トンネル、橋、高架鉄道など）
- ・ 地域経済開発事業（テレポート、工業団地）
- ・ 警察権限等

ウ) 財務状況

事業別売上（2008 年度決算）

（単位：百万ドル）

	港湾事業	空港事業	首都圏 交通事業	地域経済 開発事業	その他	合計
営業収入	201 5.7%	2,026 57.4%	1,103 31.3%	106 3.0%	89 2.5%	3,528 100.0%
損益	-83	460	169	3	33	582

NY・NJ 港湾公社の収支状況（2008 年、単位：千ドル）

項目		営業収入		営業支出		減価償却	営業利益（損益）		利 息／ 営 業外支出	その他	総収益（損益）	
		千ドル	シェア	千ドル	シェア		千ドル	シェア			千ドル	シェア
Interstate Transportation Network		1,102,656	31.3%	731,374	29.7%	240,710	130,572	16.2%	171,741	209,676	168,507	18.8%
空港		2,025,881	57.4%	1,346,197	54.6%	318,199	361,485	44.8%	214,859	313,321	459,947	51.4%
港湾	Port Newark	84,166	2.4%	66,935	2.7%	20,719	-3,488	-0.4%	16,778	208	-20,058	-2.2%
	Elizabeth Marine Terminal	88,401	2.5%	31,700	1.3%	33,881	22,820	2.8%	36,791	150	-13,821	-1.5%
	Brooklyn	4,334	0.1%	15,043	0.6%	386	-11,095	-1.4%	1,391	33	-12,453	-1.4%
	Red Hook	2,012	0.1%	6,658	0.3%	27	-4,673	-0.6%	-	1	-4,672	-0.5%
	Howland Hook	12,674	0.4%	9,740	0.4%	14,323	-11,389	-1.4%	12,296	-	-23,685	-2.6%
	Greenville Yard	321	0.0%	3	0.0%	-	318	0.0%	-	-	318	0.0%
	Auto Marine	9,131	0.3%	12,244	0.5%	2,092	-5,205	-0.6%	2,271	-	-7,476	-0.8%
	NYNJ Rail LLC	230	0.0%	1,200	0.0%	210	-1,180	-0.1%	26	-	-1,206	-0.1%
	港湾計	201,269	5.7%	143,523	5.8%	71,638	-13,892	-1.7%	69,553	392	-83,053	-9.3%
開発		108,594	3.1%	83,024	3.4%	10,669	14,901	1.8%	11,659	-	3,242	0.4%
World Trade Center		89,152	2.5%	144,470	5.9%	3,404	-58,722	-7.3%	-30,556	60,938	32,772	3.7%
その他		0	0.0%	15,104	0.0%	70,840	371,974	0.0%	59,306	0	312,668	35.0%
計		3,527,552	100.0%	2,463,692	100.0%	715,460	806,318	100.0%	496,562	584,327	894,083	100.0%

出所)「Financial Statemen トランシッ プ and Appended Notes Year 2008」(The Port Authority of NY& NJ)

I) 基幹施設の整備・所有状況

航路 ・防波堤	航路	維持浚渫：連邦政府（陸軍工兵隊） 新設・増深：ポートオーソリティ （連邦政府からの補助60～65%）
	防波堤	なし
下部構造	用地造成	ポートオーソリティ
	岸壁	ポートオーソリティ
	鉄道（引込み線部分）	ポートオーソリティ
上部構造	—	借受者

II) 施設整備手法（資金調達方法等）

- ・ 自己資金（リース料等による収入）
- ・ レベニューボンド（将来の収益を保証として発行する債券）
- ・ 民間の銀行等からの借入（短期資金）

航路浚渫にかかる費用については、連邦政府が F S（フィージビリティスタディ、実行可能性、実現可能性の検証）を行い、認められれば補助が出るが、市や州からの補助はない。

また、リース料については、レベニューシェアリングで、取扱量に応じて変動する。具体的には、ターミナルのリース期間は通常 30 年間となっており、一定期間でリース料の見直しが行われる。

カ) 国、自治体との関係

1) 自治体（州、市）との関係

ポートオーソリティは原則的には、両州から財政的に独立した公的団体であるが、両州知事は州議会の承認のもと、理事の任命を行うとともに、理事会の決定事項に対して拒否権を持つ。

なお、市への固定資産税支払いはないが、P I L O T (Payment In Liew Of Tax) と呼ばれる納付金を市に対して支払う。

2) 国との関係

独立採算制であり、原則として国からの補助はない。

連邦政府は管理・運営について、計画・調整も含めて関与せず、基本的には航路浚渫や道路整備など関連インフラ整備の補助のみである。

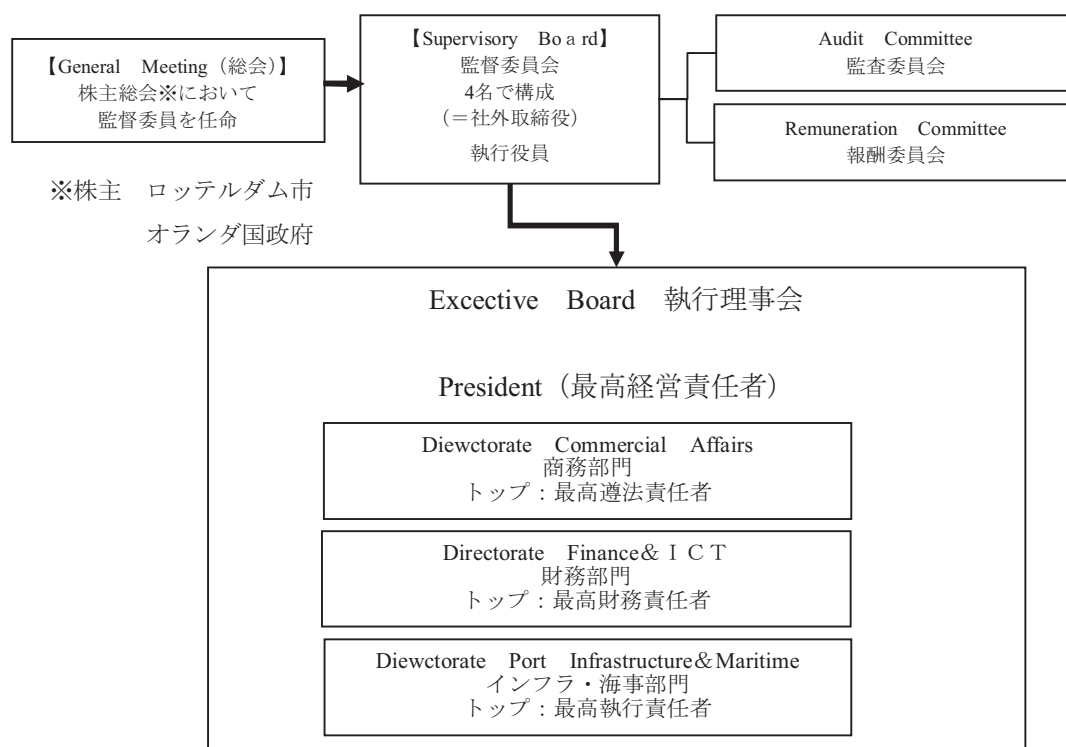
イ ロッテルダム港

ア) 組織体制

1) 発足の経緯

ヨーロッパにおける主要港間の競争が激しくなる中、より柔軟かつ迅速な港湾経営を実現するため、2004年、港湾の管理運営主体はロッテルダム市港湾局からポートオーソリティ (Port of Rotterdam Authority) に引き継がれた。

2) 組織図



イ) 事業内容

港湾とともに臨海工業地帯及び河川、道路、鉄道の一部も事業範囲としている。

- ・ 土地、水域、岸壁、護岸、トンネル、橋、建物など基礎的なインフラ整備

- ・ 道路、鉄道については、引き込み部分のみ

ウ) 財務状況

事業別売上 (2007 年度決算)

(単位：百万ユーロ)

	入港料	ターミナル 等貸付収入	その他	合計
営業収入	293	214	18	525
	55.8%	40.8%	3.4%	100.0%

収支状況

	2007 年実績		
	単位：百万ユーロ	単位：百万円	シェア
営業収入	525	65,625	100.0%
入港料	293	36,625	55.8%
契約収入	214	26,750	40.8%
その他	18	2,250	3.4%
営業支出	224	28,000	100.0%
給与等	92	11,500	41.1%
その他営業支出	134	16,750	59.8%
減価償却計上前利益	301	37,625	
減価償却	93	11,625	
事業活動収入	208	26,000	
金融商品等	-57	-7,125	
最終年間損益	151	18,875	

出所)「Annualreport」(ロッテルダム港)により作成

エ) 基幹施設の整備・所有状況

区分	施設名	整備主体
航路 ・ 防波堤	航路	ポートオーソリティ
	防波堤	ポートオーソリティ
下部構造	用地造成	ポートオーソリティ
	岸壁	ポートオーソリティ
	鉄道 (引込み線部分)	ポートオーソリティ
上部構造	クレーン (岸壁、ヤード内)	借受者
	CFS・上屋	借受者

注 土地は市の所有であり、ポートオーソリティは市から借受けている。

カ) 施設整備手法 (資金調達方法等)

- ・ 自己資金

船会社からの入港料、係離岸料、コンテナ・石油ターミナルオペレーターからのリース料 (リース料等による収入) (※)

(※) リース料の考え方

リース料については年間一定額としているが、土地のタイプにより
議会で単価が決められているとともに、様々な要求に対応した追加料

金が付加される。

か) 国、自治体との関係

1) 自治体（州、市）との関係

ポートオーソリティの前身はロッテルダム市港湾局であり、その設立にあたっては、ロッテルダム市が 100%出資した。

地域社会に対するロッテルダム港の重要性は極めて大きいことから、民営化後も、市は港湾政策への発言力は持つ。具体的には、日常的なビジネス業務については距離を置くものの、戦略的な政策立案や公的職務としての港長業務には、引き続き関与していく。

2) 国との関係

オランダ政府は、2006 年に 0.5 億ユーロを出資し、ポートオーソリティの株を取得した。これにより、ポートオーソリティの議決権の 25%を取得することとなった。

ウ ハンブルグ港

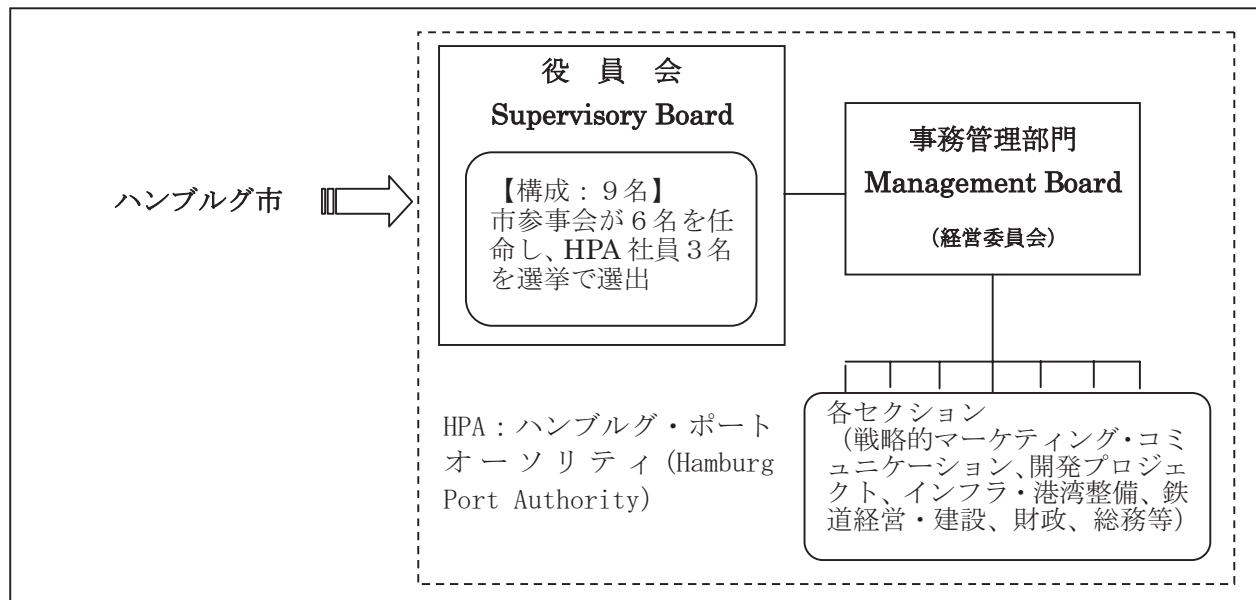
ア) 組織体制

1) 発足の経緯

ハンブルグは、ベルリン等と同様、特別市である。2005 年、ハンブルグの港湾に関連していた部署が統合され、特別市の法律に基づき、ハンブルグ市参事会によりハンブルグ特別市が 100%株式を保有している公的機関「ハンブルグポートオーソリティ（HPA）」が設立された。

2) 組織図

社員数 約 1,800 人（うち、市職員：約 200 人、パートタイム社員：約 80 人）



イ) 事業内容

ハンブルグ港の整備、管理・運営を行っている。

（鉄道部で引き込み線部分の整備や土地の貸付等も行っている。）

ウ) 財務状況

ハンブルグ特別市の予算から独立した企業会計を実施。港湾施設の使用料や土地のリース料を収入源とし、これを開発等の支出に充当している。

〔ハンブルグ港の収支状況〕

単位：千ユーロ

項 目		2007 年	シェア
〔収入〕			
営業収入	土地貸付料	47,352	12.4%
	岸壁貸付料	11,635	3.0%
	その他貸付料	3,164	0.8%
	港費	35,575	9.3%
	港湾鉄道収入	8,567	2.2%
	その他メンテナンス料等	8,193	2.1%
営業外収入		268,230	70.1%
計 (a)		382,717	100.0%
〔支出〕			
資材調達費		98,454	26.8%
人件費		88,340	24.1%
減価償却費		28,093	7.6%
その他営業費		152,415	41.5%
計 (b)		367,302	100.0%
利子収入等		362	
利子支払等		5,764	
計 (c)		5,401	
事業活動による利益・損益 (d)=(a)-(b)-(c)		10,013	
税等 (e)		9,909	
最終年間損益 (d)-(e)		104	

出所)「Annual Financial Statements」(ハンブルグ港)により作成

イ) 基幹施設の整備・所有状況

区分	施設名	整備主体
航路 ・防波堤		港湾区域内：ポートオーソリティ 河川：国
下部構造	用地造成	ポートオーソリティ
	岸壁	ポートオーソリティ
	鉄道	ポートオーソリティ
上部構造		ターミナル運営会社

カ) 施設整備手法（資金調達方法等）

- ・ 自己資金（リース料等による収入）
- ・ 民間の銀行等からの借入

カ) 自治体との関係

ハンブルグ特別市が 100%出資して設立した団体。

特別市とは独立した予算管理をし、効率的で透明な運営実施の方針に基づき事業を実施している。インフラ整備については、ハンブルグ特別市が負担している。

ロッテルダム港との競争も激しくなり、ハンブルグ特別市が 30 億ユーロを投入し、2015 年までにコンテナ貨物取扱岸壁を整備する計画を進めている。

エ 釜山港

ア) 組織体制

1) 発足の経緯

韓国では、1990 年より特別法人である韓国コンテナ埠頭公団（KCTA）がこれまで全国のコンテナ港湾を一括管理・整備していたが、2004 年に中央政府 100%出資による釜山港湾公社（Busan Port Authority）を設立し、新たな港湾管理体制に移行した。

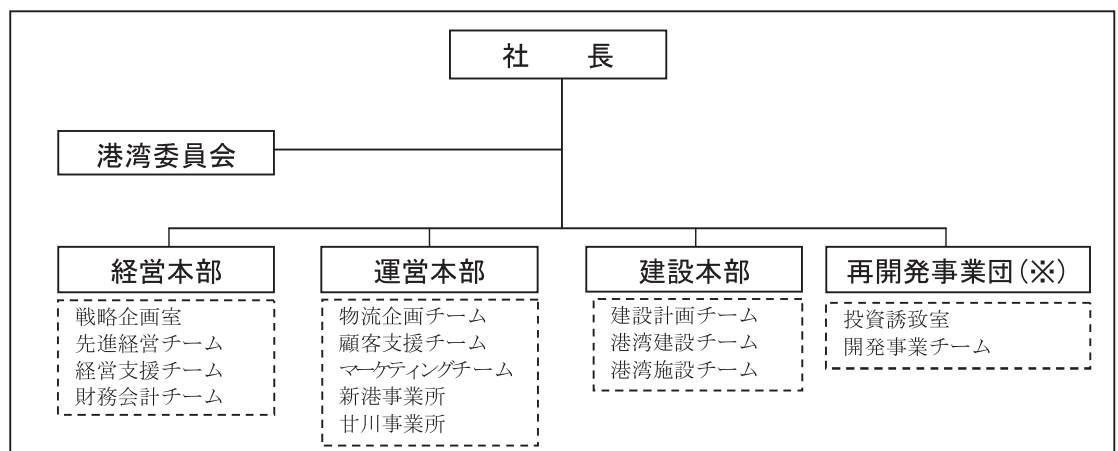
設立にあたっては「港湾施設の開発及び管理運営に関する業務の専門性と効率性を高めることで、港湾を競争力ある海運物流の中心基地に育成して、国民経済の発展に寄与する」ことを目的としている。

韓国では「公社が独立して運営できる港は公社を設立する」方針で、これまでに 2005 年に仁川港湾公社、2006 年に蔚山港湾公社を設立するとともに、2009 年には麗水光陽港湾公社を設立し、それに伴い、韓国コンテナ埠頭公団（KCTA）を解散する予定でいる。

なお、4 つの港湾公社が所管する港以外は、国の直轄管理となっている。

2) 組織図

釜山港湾公社全体職員数：約 150 名



※ 「再開発事業団」は、釜山北港の老朽化など、衰退した一般ふ頭を国際客船ターミナルをはじめ、都市的機能へ転換するために、BPA の子会社として設立されたが、再開発事業の実施にあたり、中央政府から公共性を担保することを求められ、現在、BPA の組織に吸収されている。

イ) 事業内容

- ・ 港湾整備事業（釜山新港の開発、釜山北港の再開発）の実施
- ・ 港湾管理運営
- ・ 荷主などへの貨物集荷（セールス活動）
- ・ 船会社などへの船舶の寄港（誘致活動）
- ・ 釜山新港のPR活動

ウ) 財務状況

国の支援に頼らない独立採算

〔収支状況〕

単位：千ウォン

	項 目	2007 年	シェア
収入	売上高	リース料	119,501,443 43.70%
		港湾施設使用料	72,573,525 26.50%
		その他	2,887,083 1.10%
	営業外収入		78,658,604 28.70%
	計		273,620,655 100.00%
支出	売上原価		73,724,179 34.20%
	販売管理費		46,667,183 21.60%
	営業外費用		95,432,384 44.20%
	計		215,823,745 100.00%
法人税差し引き前純利益		57,796,909	
法人税		14,984,783	
当期純利益		42,812,126	

出所)BPA 資料より

エ) 基幹施設の整備・所有状況

区分	施設名	整備主体
航路・防波堤		国
下部構造	用地造成、岸壁	ポートオーソリティ
上部構造		ポートオーソリティ

オ) 施設整備手法（資金調達方法等）

- ・ 自己資金（リース料等による収入）
- ・ 大規模な整備については起債を行う
- ・ 民間の銀行等からの借入

カ) 国、自治体との関係

BPA は設立にあたり、国の財産の現物出資を受け、財政基盤を強化しており、商法上、国が最大株主（ただし、株券を保有しているものではない）である。

また、公社運営にあたっては、組織内に「港湾委員会」（委員数 15 名）が設置されているが、当該委員会の委員の選出は、国、県及び市が推薦権を持っている。なお、公社職員は全員固有職員であり、国や自治体からの派遣はない。

計画や整備面での役割分担は、国において港湾計画などのマスタープランを策定する一方、実行計画などはBPAが策定している。ただし、港湾計画の策定段階では、国は釜山港湾公社などと実行計画に関する調整を図っている。

オ 海外におけるポートオーソリティ（PA）の国等の支援策、有料施設等一覧

区分			NY・NJ	ロッテルダム	ハンブルク	釜山
出資主体			— (州から財政的に独立した公的団体)	市 100%出資(変更後→市 75%、国 25%)	市 100%出資(独立法人)	国 100%出資(港湾公社)
設立年、民営化等年			1921 年	2004 年民営化	2005 年独法化	2004 年公社化
国、州の支援策 (整備、補助、投資、課税、土地等)	航路	整備	国補助	— (PA 整備)	PA 整備 (港湾区域内)、国 (河川)	国
	浚渫	維持	国施工			
	泊地浚渫		— (PA 整備)	— (PA 整備)	PA 整備 (国 100%補助)	国
	外郭施設		— (PA 整備)	— (PA 整備)	国(防波堤等)	国(防波堤)
	係留施設		— (PA 整備)	— (PA 整備)	PA 整備 (国 100%補助)	— (PA 整備)
	投資		—	国投資(株式とは別)／マースフラクテⅡの外郭施設整備	州投資／岸壁整備資金	国／国有財産(港湾施設)の現物出資
	道路(一部)		国補助(一部)	—	市整備	国、市整備
	課税		納税義務免除	法人税 (非課税)	課税免除	地方税 (都市計画税、法人事業税等) (非課税)
	土地		— (土地は PA の所有)	市有地の提供(新埋立地は自己所有地)	市有地の提供	PA 所有 (国が現物出資)
有料施設 へ 収入 構造 ▽	コンテナターミナルの用地リース		○	○	○	○
	コンテナターミナルの上部構造		(荷役機械の一部)	—	—	クレーン 2 基(1 バース当たり)整備
	係留施設		○	○	○	○
	物流団地の用地リース		—	○	不明	不明
	〃 の上部構造		—	—	不明	不明
	工業団地等用地リース		○	○	不明	不明
	鉄道施設の用地リース		○	○	○	不明
	〃 の引込部分		○	○	○	不明
	石油ターミナルの用地リース		—	○	—	—
	ウォーターフロント開発用地リース		○	—	不明	不明
	〃 のビル		○	—	不明	不明
	空港		○	—	—	—

③ 事例の検証（ケーススタディ）の総括

京浜港は、将来のポートオーソリティの設立を視野に入れ、今後様々な検討を行っていくが、「ポートオーソリティ」の概念は、必ずしも明確ではない。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である。
- ・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。

また、各項目においては、次のような特徴が見受けられる。

ア 財務

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。

一部事務組合の財務状況については、おおむね地方公共団体からの分担金及び負担金の占める割合が高い。

海外においては、州や市から財政的に独立しているものの、国や州、市から財政面や税制面等での支援を受けている。

（補助金、出資、税制（法人税等の非課税）、市有地の提供など）

また、コンテナターミナルの上部構造（ヤードやガントリークレーン等）を保有しないポートオーソリティもある。

イ 組織

欧米のポートオーソリティの組織としては、地方自治体が任命する委員で構成される委員会（理事会、役員会等）が経営を担うとともに、その下に事業執行機関が置かれている。釜山港については、社長を大統領が任命している。

地方自治体等は、委員の任命権以外にも出資者の立場から、法令遵守や予算執行のチェック等を行っているが、原則として直接事業執行に係ることはない。

ウ 事業

コンテナターミナル用地については、各ポートオーソリティでリース料が計上されている。しかしながら、NY・NJ港では、空港事業が事業全体の半分以上の収入を占め、港湾関連事業の赤字を補っているなど、港湾使用料、コンテナターミナル用地のリース料以外に空港、石油ターミナルリース、工業団地リースなどの収入源を持つポートオーソリティも多い。

エ 役割分担

国、地方公共団体が水域施設、外郭施設、借受者が荷役施設等の整備を行い、ポートオーソリティがその管理運営を担っている場合がある。埋立造成（土地所有）については、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。

また、港湾計画策定や警備保安業務、警察権限を有する事例もある。

(3) 今後の進め方

国内、海外の事例を検討していくと、特に海外においては、地方自治体が直営で管理運営する仕組みから、ポートオーソリティとして、行政から独立して、港湾経営をより意識し、柔軟性のある経営主体が構築されてきている。

京浜港においても、競争力を持ち、利用者ニーズに柔軟に対応できるような経営主体について検討していかななくてはならない。

しかしながら、海外事例は、各国の港湾の置かれた状況や法制度等が異なることもあり、単純に制度を取り込むことは困難である。このため、各国のポートオーソリティを参考に、次のような課題について検討を重ね、日本版のポートオーソリティの仕組みを構築していく必要がある。

今後、これらのケーススタディを活かしながら、地方自治法に定める協議会の中で、京浜港の一体的な経営の具体化について検討を進めていく。

■日本版ポートオーソリティの実現に向けての課題

- 国との役割分担の整理
- 管理運営にあたっての地方自治体との明確な関係の整理
- 埠頭会社、埠頭公社との役割の検討が必要
- 財政基盤の強化（財政的自立）が必要
 - ・ 国所有の港湾施設の財産移譲など支援措置
- 社会基盤となる港湾整備は、国による財源確保が必要
- 京浜港の港湾管理運営の自由度を確保し、新たな組織を実現していくためには、制約の多い現行法の改正や、新たな法制度が必要
- 関係官公庁の京浜港としての連携体制の再構築が必要
- 京浜港のポートオーソリティの構築は、広域的な港湾管理であり、同様に広域的な行政の仕組みづくりである道州制の議論の動向も注視しながら検討が必要

【参考】 京浜三港の組織概要

《東京港》

1 港湾管理者 : 東京都

2 概要

江戸庶民に必要な消費物資の流通拠点であった江戸湊を前身とし、大正12年の関東大震災を契機に本格的にふ頭の建設が実施され、昭和16年5月20日に開港した。

昭和26年より東京都が東京港の港湾管理者となり、川崎港及び横浜港とともに京浜港として特定重要港湾に定められているほか、指定特定重要港湾にも指定されている。

また、世界屈指の国際貿易港であり、都民の生活を支える大都市生活港湾として、国内最大のコンテナ貨物取扱港となった。

3 財政状況（予算）

（単位：百万円）

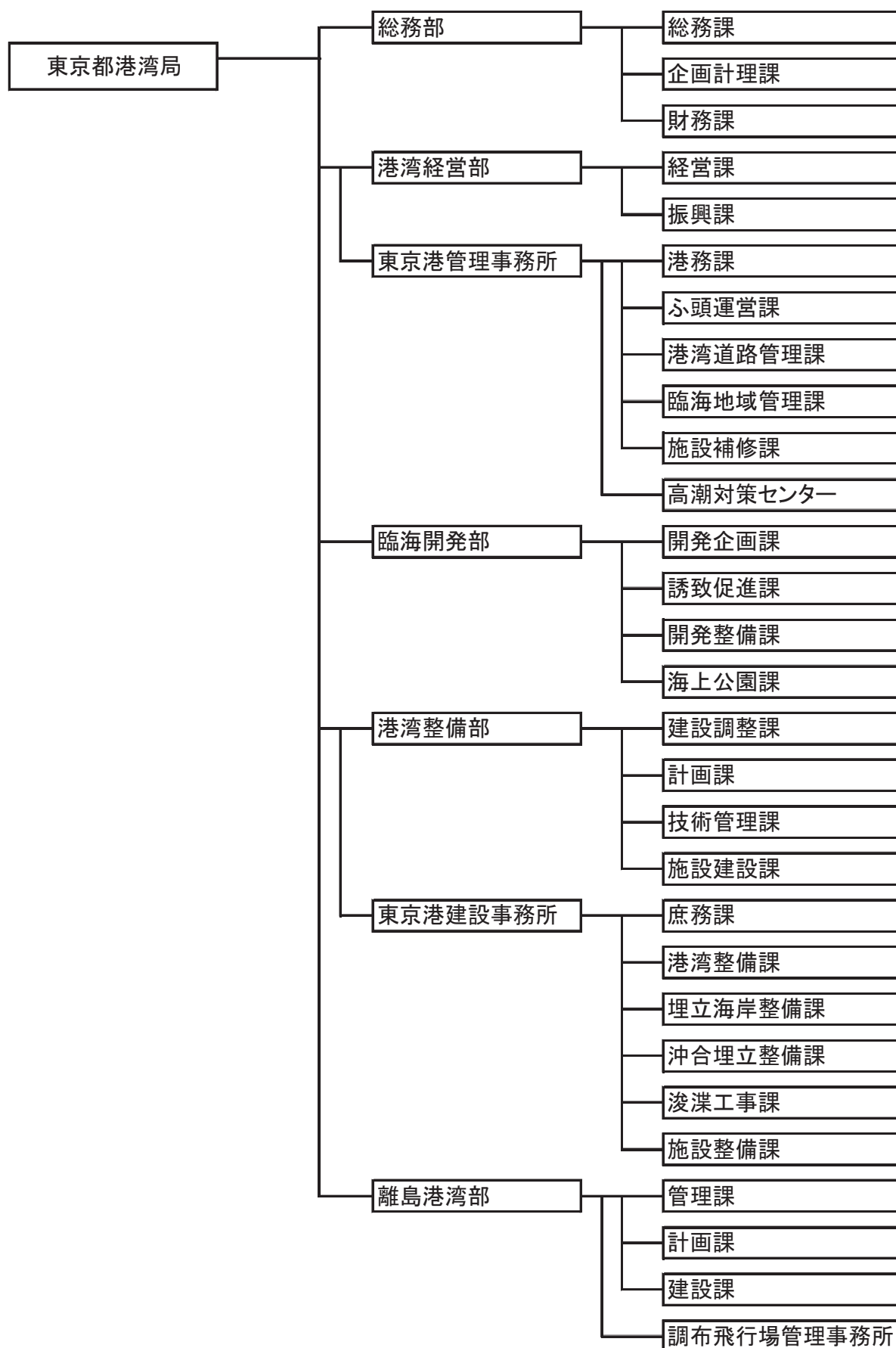
	一般会計		臨海地域開発事業会計		港湾事業会計	
	歳入	歳出	収入	支出	収入	支出
平成21年度	60,048	78,023	125,962	162,763	8,205	10,674
平成20年度	60,590	73,679	233,329	288,307	8,829	10,492
平成19年度	53,621	68,490	94,266	161,381	8,293	20,354
平成18年度	48,515	65,466	60,468	81,202	7,908	7,600
平成17年度	48,908	61,702	244,158	239,176	7,671	7,151

注 百万円未満を四捨五入

- ※ ・ 一般会計には島しょ等港湾整備費を含むものとする。
 ・ 一般会計歳入額には一般財源等を含まない。

4 港湾局の組織（平成 21 年度）

職員数：592 人（事務 248 人、技術系 271 人、技能系 73 人）



<東京港埠頭株式会社>

1 事業内容

① 埠頭事業

品川・大井・青海コンテナふ頭等の建設、賃貸及び管理運営（品川コンテナふ頭・大井コンテナふ頭・青海コンテナふ頭・お台場ライナー）

② 建設発生土有効利用事業

都内から発生する建設発生土の受入等（建設発生土有効利用事業・広域利用建設発生土有効利用事業・水底土砂有効利用事業）

③ 環境保全事業

自然環境保全のための浅場維持管理及び廃油等の処理等（羽田沖浅場維持事業・海上清掃事業・廃油回収事業）

④ フェリーターミナルビル等運営事業

フェリーターミナルビルと背後のシャープール等の貸付及び管理運営（フェリーターミナルビル管理事業）

⑤ 指定管理者関連事業

東京都などの公共施設及びこれらに附帯する施設等の管理運営（客船ターミナル事業・船舶給水事業・公園管理事業等）

2 資本金：140億1000万円（平成21年3月31日現在）

※ 東京都持株比率：50%（平成21年3月31日現在）

3 組織（平成21年4月1日現在）

① 役員数：7人（内常勤3人）

② 従業員数：189人（内都派遣25人）

4 財政状況

貸借対照表（百万円）	
区分	H20
資産合計	81,433
流動資産	27,360
固定資産（・繰延し資産）	54,073
負債合計	54,741
流動負債	11,004
固定負債（・繰延負債）	43,737
正味財産（純資産）合計	26,691
当期増減	124

※百万円未満切捨て

損益計算書（百万円）	
区分	H20
営業収入	14,911
委託料収入	4,148
利用料金収入	398
営業費用	14,319
管理費	836
事業費	8,098
減価償却費	5,384
営業損益	591
営業外収入	338
補助金収入	114
営業外費用	567
特別損益	127
税引前当期損益	236
当期損益	134
前期繰越損益	△9
当期末処分損益	124

《川崎港》

1 港湾管理者 : 川崎市

2 概要

川崎港は明治から大正時代に企業によって埋立てられた専用ふ頭と戦前から戦後にかけて埋立られた公共ふ頭から形成されている。昭和 26 年に川崎市が港湾管理者となり、同年に特定重要港湾の指定を受けた。その後も京浜工業地帯の中核としての造成や企業誘致が進み、民間ふ頭を中心に安定した取扱貨物量となっており（約 9 割が民間ふ頭扱い）平成 20 年の海上出入貨物量は全国で第 9 位の取扱量となっている。

国際貿易港である川崎港からは、主に自動車などの輸送機械が輸出される一方、外国からは主に原油や L N G、鉄鉱石、石炭等の原材料のほか、食料品・雑貨類が輸入されている。

川崎港で陸揚げされた原材料は、京浜工業地帯や首都圏で石油や電力などのエネルギーとして生まれ変わるほか、化学製品として幅広く市民生活を支えるなど産業や市民生活にとって重要な役割を果たしている。

3 財政状況（予算）

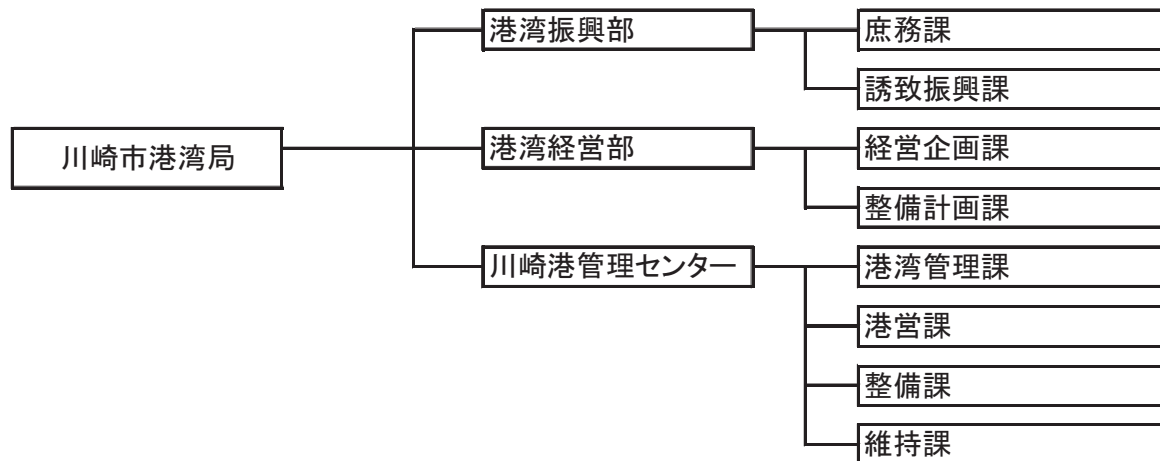
（単位：百万円）

	一般会計		港湾整備事業特別会計	
	歳入	歳出	歳入	歳出
平成 21 年度	5,098	7,658	1,642	1,642
平成 20 年度	5,991	11,745	1,601	1,601
平成 19 年度	7,622	11,506	1,402	1,402
平成 18 年度	7,071	10,760	1,091	1,091
平成 17 年度	5,526	9,154	1,099	1,099

注 百万円未満を四捨五入

4 局の組織（平成 21 年度）

職員数：139人（事務68人、技術系53人、技能系18人）



《横浜港》

1 港湾管理者 : 横浜市

2 概要

横浜港は、1859 年(安政 6 年) 6 月 2 日に開港した 150 年の歴史を持つ、日本を代表する国際貿易港である。昭和 26 年に横浜市が港湾管理者となり、我が国を代表する商業港として発展する一方、京浜工業地帯などの臨海部の工業地帯を拠点とする工業港としても重要な役割を果たしており、これら 2 つの性格も併せ持った総合港湾として成長してきた。

こうした中、外貿ふ頭の建設・管理は、昭和 42 年 8 月に制定された「外貿埠頭公団法」に基づき設立された京浜外貿埠頭公団が行ってきたが、行政改革の一環として、昭和 56 年 4 月に公布された「外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律」により、同公団は解散し、その業務は、昭和 56 年 12 月に設立された財団法人横浜港埠頭公社が業務を引き継いだ。

平成 19 年 4 月より指定管理者制度が導入され、財団法人横浜港埠頭公社が公社ターミナルに加え、公共コンテナターミナルの管理運営も担い、横浜港のコンテナターミナルの一元管理を行っている。

3 財政状況（予算）

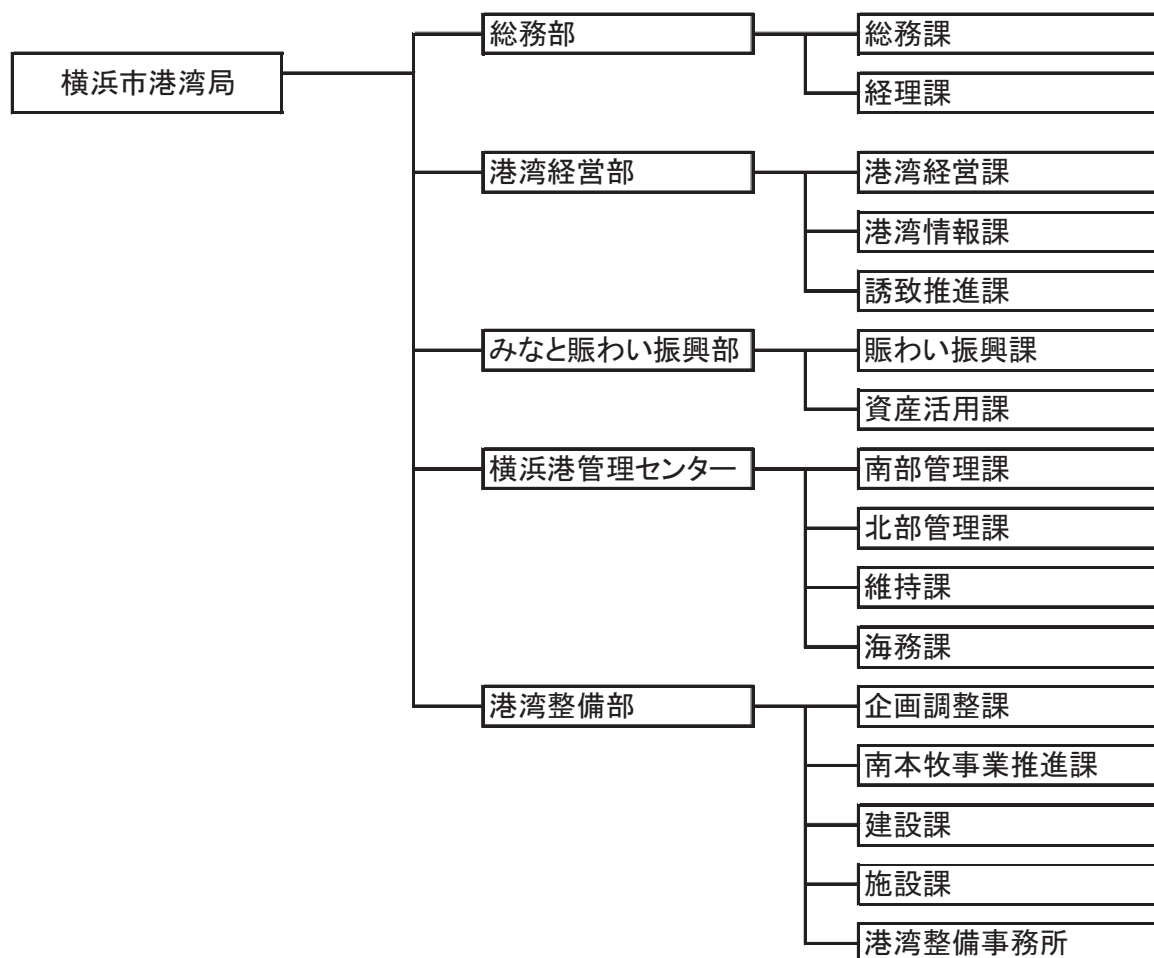
(単位：百万円)

	一般会計		港湾整備事業会計		埋立事業会計	
	歳入	歳出	歳入	歳出	収入	支出
平成 21 年度	26,904	19,349	4,266	4,266	35,621	44,703
平成 20 年度	30,641	21,428	6,848	6,848	35,280	52,566
平成 19 年度	24,880	19,669	2,207	2,207	34,622	45,754
平成 18 年度	21,027	16,345	2,202	2,202	47,438	58,016
平成 17 年度	20,442	15,284	2,071	2,071	46,167	62,238

注 百万円未満を四捨五入

4 組織構成 （平成 21 年度）

職員数：316 人（事務 176 人、技術系 127 人、技能系 13 人）



< 横浜港埠頭公社 >

1 事業内容

① 外貿埠頭事業

- ・外貿ふ頭の建設並びに貸付及び管理
- ・外貿ふ頭の円滑な利用を確保するため必要な関係施設の建設及び管理
- ・関連港湾施設の工事の受託

② 公共コンテナターミナル管理運営事業

- ・横浜市コンテナターミナル関連施設の指定管理業務
- ・横浜市からの委託によるコンテナ取扱岸壁管理の受託
- ・横浜市からの委託によるコンテナターミナル関連業務の受託

③ 環境整備基金事業

- ・横浜市からの委託による海域環境の保全及び水生生物の維持培養の受託

④ 建設発生土受入事業

- ・埋立処分地への建設発生土受入

2 横浜市出資額：4,534,000 千円 (横浜市出資割合：100%)

3 役員・職員数 (平成 21 年 7 月 1 日現在)

〔役員〕 8 人 (内常勤：2 人)

〔職員〕 40 人 (内横浜市派遣：9 人)

4 財政状況

貸 借 対 照 表 (百万円)

区分	H20
資産合計	50,299
流動資産	8,032
固定資産(・繰延し資産)	42,266
負債合計	37,352
流動負債	5,271
固定負債(・繰延負債)	32,081
正味財産(純資産)合計	12,947
当期増減	540

* 百万円未満切捨て

損 益 計 算 書 (百万円)

区分	H20
営業収入	10,734
委託料収入	1,804
利用料金収入	0
営業費用	9,875
管理費	425
事業費	6,603
減価償却費	2,846
営業損益	859
営業外収入	106
補助金収入	16
営業外費用	261
特別損益	△ 163
税引前当期損益	540
当期損益	540
前期繰越損益	5,526
当期末処分損益	6,066

【参考】 京浜港広域連携推進会議委員名簿

本ビジョンの作成にあたり、専門性の向上や利用者ニーズの把握を行うため、平成20年11月に京浜港広域連携推進会議を設立した。同会議を、これまでに5回開催し、委員からは幅広い視点から大変貴重な意見を頂いた。

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	
林 忠男	日本船主協会 副会長	飯塚 孜※1
前田 耕一	外国船舶協会 専務理事	関根 康※1
福永 昭一	東京湾水先区水先人会 会長	
橋本 弘二	日本機械輸出組合 部会・貿易業務グループリーダー	第4回より
(春原 博)	(日本荷主協会 専務理事)	第3回まで
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	
犬塚 静衛	東京倉庫協会 会長	鈴木 幹夫※1
小此木歌藏	神奈川倉庫協会 会長	
岡部 義裕	東京商工会議所 常務理事	茂木 洋※2
埜瀬 武	川崎商工会議所 専務理事	
塚原 良一	横浜商工会議所 専務理事	大澤 正之※2
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	
岡本 坦	横浜港振興協会 会長	徳川 恒孝※1
小池 正臣	東京港埠頭株式会社 社長	
金近 忠彦	横浜港埠頭公社 理事長	岡本 坦※1
比留間英人	東京都港湾局長	斉藤 一美※1
相良 隆政	川崎市港湾局長	片山 昭※1
川口 正敏	横浜市港湾局長	

※1 第1回～第3回まで、※2 第1回～第2回まで

京浜港共同ビジョン

平成22年2月発行

編集・発行 東京都港湾局港湾経営部振興課

T E L 03 (5320) 5559 (ダイヤルイン)

川崎市港湾局港湾経営部経営企画課

T E L 044 (200) 3062 (ダイヤルイン)

横浜市港湾局港湾経営部港湾経営課

T E L 045 (671) 7263 (ダイヤルイン)



本文古紙・パルプ配合率70%再生紙を使用
石油系溶剤を含まないインキを使用