

京浜港の総合的な計画

平成23年9月

京浜港連携協議会

はじめに

京浜港は、大都市に隣接し、首都圏4,000万人を中心とする広大な背後圏を持つ総合物流拠点として、物流面において重要な役割を担うとともに、京浜臨海部工業地帯を擁し、産業面においての機能も兼ね備えている。多様な機能を備えた「総合港湾」として、背後圏の住民生活を始め、我が国全体の経済・産業等において、重要な役割を担っている。

しかし、アジア諸港の躍進等により日本港湾の国際的地位が低下するなか、このまま放置すれば京浜港が国際基幹航路から外れ、我が国経済にも深刻な影響が出るとの危機感を共有し、東京都、川崎市、横浜市は、平成20年3月に、東京港、川崎港、横浜港の連携を一層強化することで合意し、様々な取組をスピード感を持って実行してきた。

また、平成20年11月に港湾関係事業者や学識経験者等からなる「京浜港広域連携推進会議」を発足させ、国際競争力の強化に向けた多角的な意見をいただきながら、今後京浜港が進むべき方向性について検討を進め、平成22年2月に「京浜港共同ビジョン」を取りまとめた。

さらに、国は、「選択と集中」により我が国港湾の国際競争力を強化するため、「国際コンテナ戦略港湾」の公募を行い、三港の管理者は、三港連携の取組を一層強力に推進するため、東京港埠頭株式会社及び財団法人横浜港埠頭公社とともにこれに応募し、平成22年8月に選定されたところである。

この「京浜港の総合的な計画」は、このような流れを踏まえ、「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して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り、三港が今後策定する港湾計画の基本となるものである。その内容は、ハード・ソフトの両面にわたり、対象貨物もコンテナ、完成自動車、バルク貨物等、幅広く網羅したものとしている。

また、平成23年3月に東日本大震災が発生し、三港においても、外内貿貨物の減少や外航船の一時的な抜港など大きな影響を受けたことから、本計画では災害対策についての内容も充実させた。

京浜三港は、本計画に基づき、更に連携を深め、協議を行いながら一体となって貨物集荷策や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一層推進し、アジア諸港との熾烈な競争のなかで確固たる地位を構築していく。

目 次

I	京浜港の現状	1
1	総合港湾として東日本の生活と産業を支える京浜港	1
(1)	物流機能（総合物流拠点）	2
(2)	エネルギー・生産機能	9
(3)	都市機能	9
(4)	環境機能	10
(5)	防災機能	10
2	京浜港を取り巻く状況	11
(1)	アジア諸港の躍進と我が国のコンテナ取扱シェアの低下	11
(2)	アジア地域の経済発展に伴う完成自動車輸送構造の変化	18
(3)	その他在来貨物の現状	20
(4)	東日本大震災の影響	23
II	京浜港の目指すべき姿	27
1	京浜三港による連携	27
2	将来像	28
(1)	京浜港共同ビジョンの策定	28
(2)	国際コンテナ戦略港湾の選定	29
3	目標	30
(1)	この計画における目標	30
(2)	京浜港の目標とする貨物量	31
III	実現に向けた基本戦略	34
1	コンテナ貨物集荷策の展開	34
(1)	コンテナ貨物集荷力の強化	34
(2)	ターミナルコストの低減	40
(3)	京浜港の輸送効率化と利便性向上のための取組	43
(4)	戦略的なポートセールス	46
2	完成自動車及び在来ふ頭取扱維持・活性化策の展開	47
(1)	完成自動車の2大輸出拠点の活性化	47
(2)	外貿における完成自動車の取扱維持方針	47
(3)	自動車内貿輸送の拠点の維持・活性化	48
(4)	公共在来ふ頭の機能維持・向上策	49
(5)	民間専用ふ頭における機能維持のための支援と臨海部の活性化	49

3	使いやすい港づくりの推進	51
	(1) 港湾手続きの一元化	51
	(2) 強制水先の規制緩和	51
	(3) 効率的なタグボートサービスのサポート	51
	(4) 地方港との連携強化（再掲）	52
4	物流機能における施設配置の考え方	53
	(1) 現況と特徴	53
	(2) 物流施設の配置の考え方	55
5	コンテナターミナルの施設配置等	59
	(1) アジア地域における国際コンテナ航路の見通し	59
	(2) コンテナターミナル整備の方針	59
	(3) 各港の具体的な施設配置の方向性	61
6	公共在来ふ頭の施設配置等	67
	(1) 完成自動車	67
	(2) 内貿ユニットロードふ頭	70
	(3) その他在来ふ頭	72
7	三港の連携を強化する交通体系のあるべき姿	74
	(1) 京浜軸の形成	74
	(2) 広域交通ネットワークの形成	75
8	京浜港の災害対策	78
	(1) 緊急物資等輸送機能の確保	79
	(2) 国際コンテナ物流機能の維持	81
	(3) 緊急輸送道路網	82
	(4) 津波・高潮対策	83
	(5) 港湾BCP	85
9	広域的な課題への的確な対応	86
	(1) 三港の危機管理対策	86
	(2) 三港における環境施策	87
10	京浜港の一体的な経営の推進	92
	(1) 京浜港の現状と課題	92
	(2) 京浜港の一体的経営の実現	93
	(3) 将来のポートオーソリティの構築に向けて	95

I 京浜港の現状

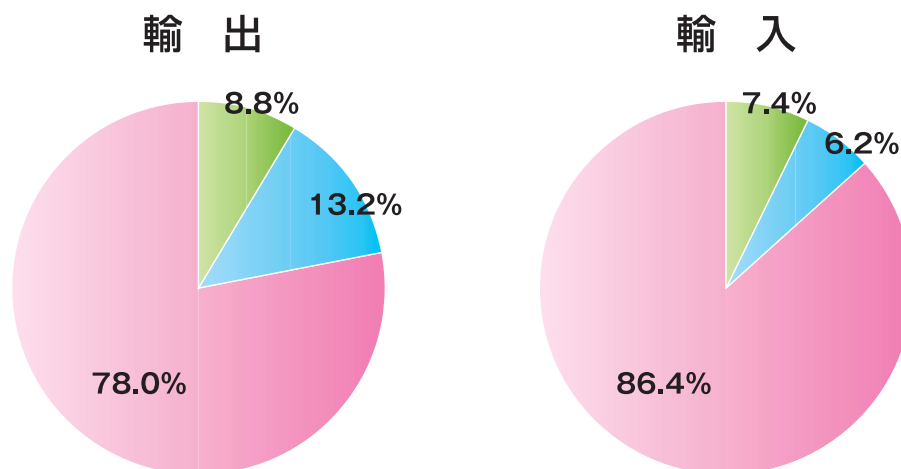
1 総合港湾として東日本の生活と産業を支える京浜港

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あるとともに、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いなど、東日本の住民生活や産業を支えている。

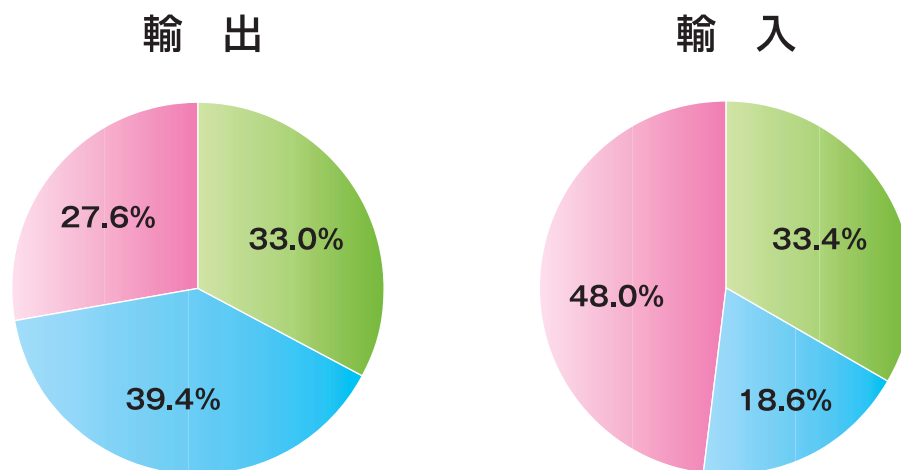
また、エネルギー・生産機能や都市機能など、多様な機能を備えた「総合港湾」として、我が国全体の国民生活や産業・経済の活性化に広く貢献している。

図表1 生産地・消費地（北海道・東北地方）別、船積港・船卸港（東京港・横浜港）別コンテナ貨物量シェア

北海道



東北



東京港 横浜港 その他

資料) 平成20年全国輸出入コンテナ貨物流動調査より作成

(1) 物流機能（総合物流拠点）

現在、全世界の輸出入貨物のうち、雑貨製品類の大部分がコンテナを利用して運ばれており、京浜港では、首都圏で取り扱われる多くのコンテナ貨物の円滑な輸送を図るため、大規模なコンテナターミナルが整備されている。

一方、完成自動車や原材料・エネルギー系貨物などの非コンテナ貨物（以下「バルク貨物」という。）は、自動車船（PCC）やタンカー船・内航RORO船などにより輸移送されており、京浜港には、我が国全体の生活・産業を支えるため様々な貨物の荷姿や荷役形態に対応した公共在来ふ頭や民間ふ頭などが整備されている。

また、これらの物流活動を支える空コンテナ置き場等のコンテナ関連施設やモータープール、普通倉庫、冷凍・冷蔵倉庫等の保管施設が併せて設置されている。

ア 京浜港の取扱貨物の状況

京浜港には、総合物流拠点として様々な機能が集積し、取扱貨物量（三港合計値）は、内貿貨物を含めた貨物量全体、輸出貨物量、輸入貨物量のいずれも国内最大となっている。（図表2）

輸出貨物では、完成自動車、自動車部品、産業機械が、輸入貨物では、原油、LNG、鉄鉱石が主要取扱品目となっている。（図表3）

また、移出貨物では、石油製品、完成自動車、重油が、移入貨物では、原油、砂利・砂、完成自動車が主要取扱品目となっている。（図表4）

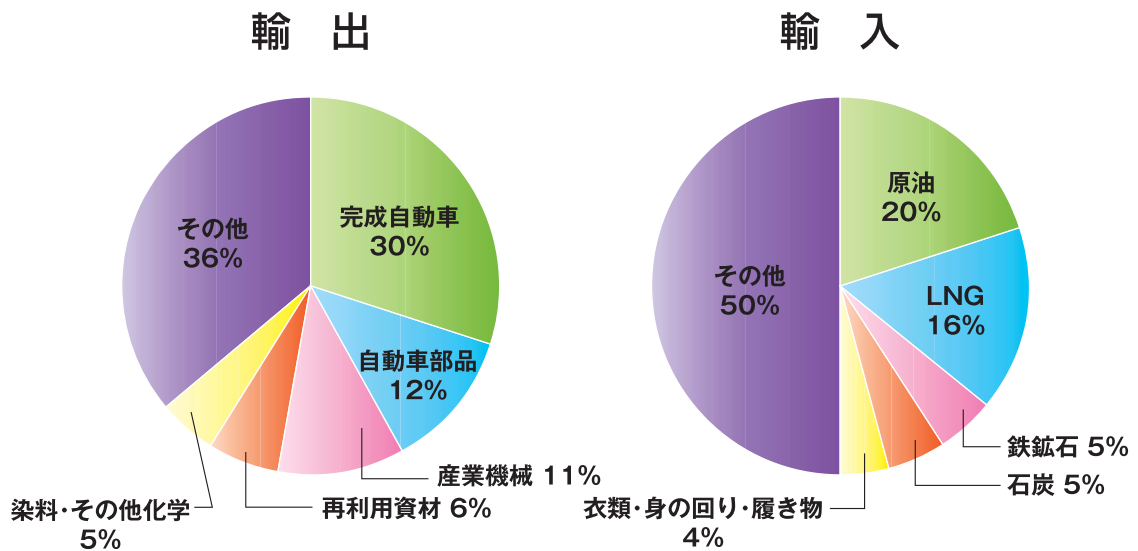
図表2 取扱貨物量

（単位：万トン）

	輸出	輸入	移出	移入	貨物量計	シェア
京浜港（東京港、川崎港、横浜港）	6,900	13,013	5,264	6,410	31,586	10%
阪神港（大阪港、神戸港、堺泉北港）	3,898	7,660	6,271	8,781	26,610	8%
伊勢湾（名古屋港、四日市港）	6,183	11,895	5,957	4,065	28,099	9%
全国計	30,978	98,768	94,022	90,691	314,458	100%

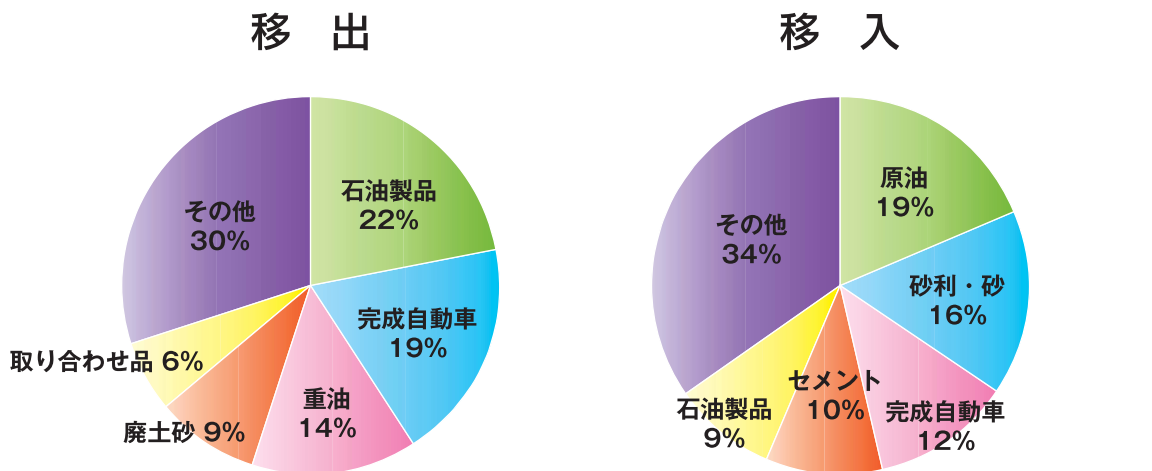
資料）平成20年港湾統計より作成

図表3 外貿貨物取扱品目



資料) 平成20年港湾統計より作成

図表4 内貿貨物取扱品目

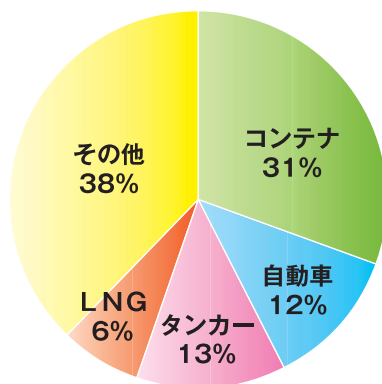


資料) 平成20年港湾統計より作成

京浜港に寄港した船種別の比率は、コンテナふ頭を利用するコンテナ船が31%、主に公共在来ふ頭を利用する自動車船が12%、主に民間ふ頭を利用するタンカー船・LNG船がそれぞれ13%・6%と続き、その他が38%となっている。(図表5)

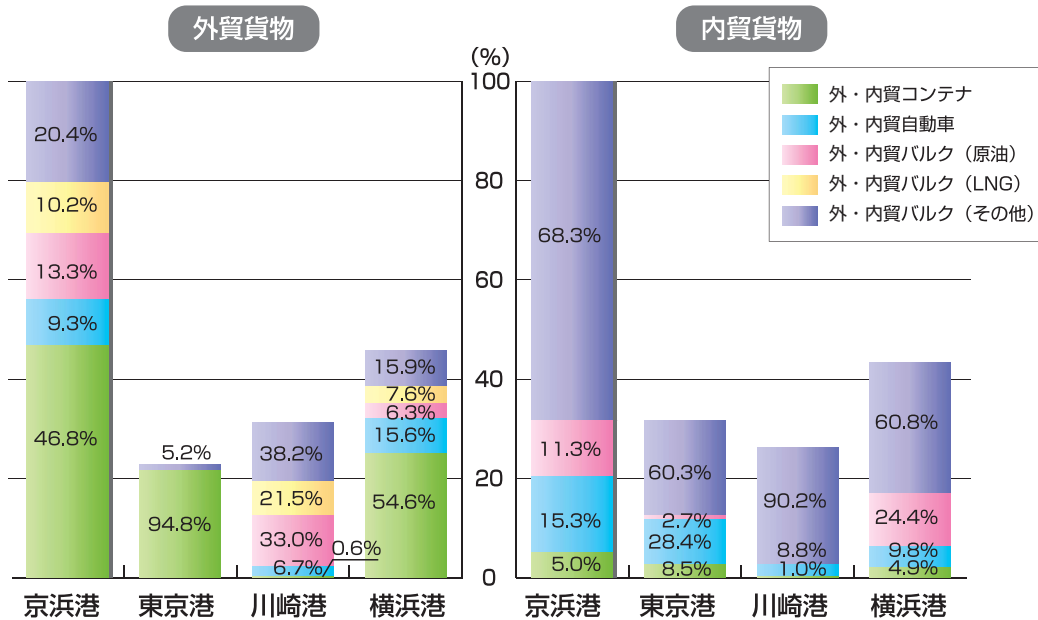
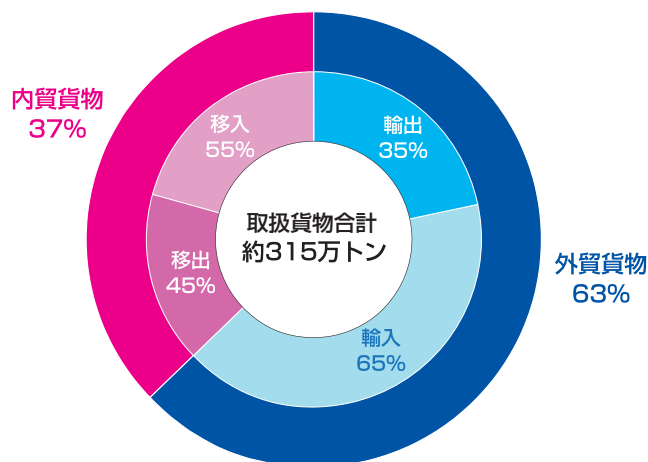
また、外貿・内貿別の比率は、外貿ではコンテナ貨物が47%で最も多く、原油13%、LNG10%、自動車9%と続き、その他バルク20%となっている。また、内貿では、コンテナ貨物は5%、自動車15%、原油11%で、その他バルク貨物が68%となり大部分を占める。(図表6)

図表5 船種別の比率



資料) 平成20年港湾統計より作成

図表6 取扱貨物別外内貿別内訳



資料) 平成20年港湾統計より作成

イ 京浜港の特徴

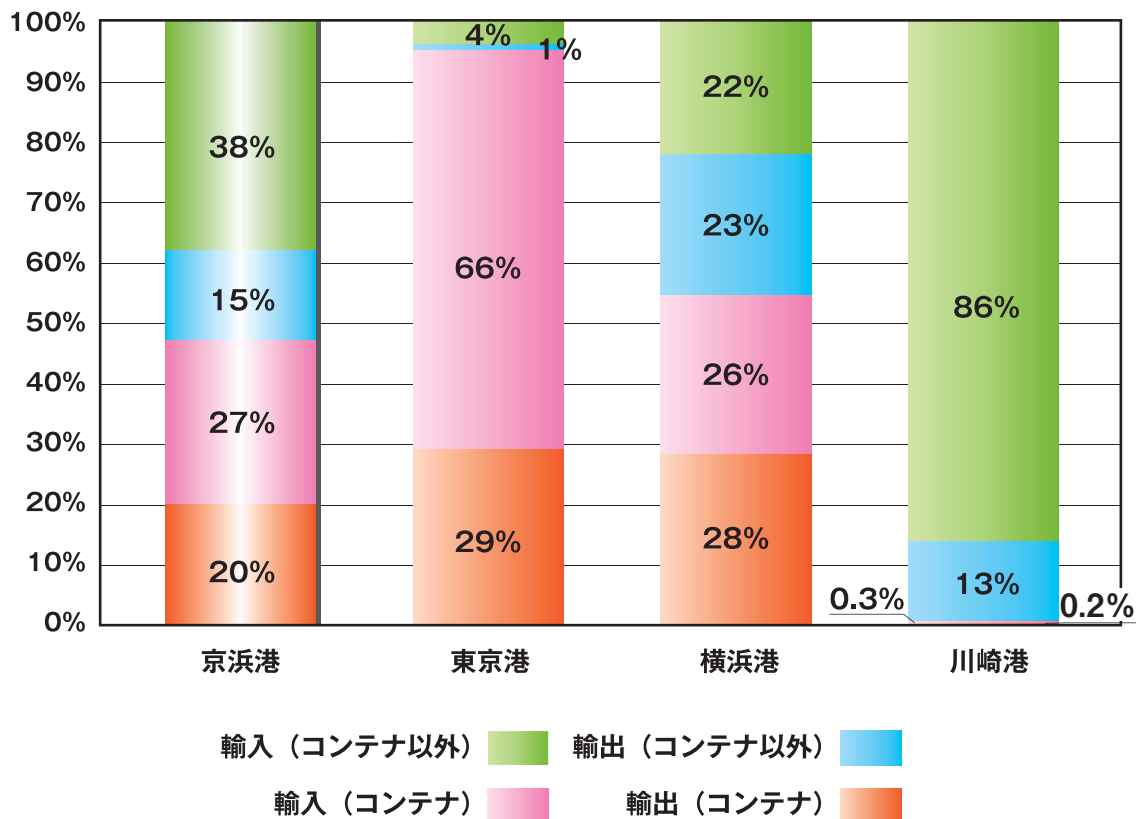
① 国内最大の「外貿コンテナ貨物輸出入拠点」

京浜港の外貿コンテナ貨物取扱量は、全国の約4割を占め、我が国最大の「外貿コンテナ貨物輸出入拠点」としての役割を果たしている。

京浜港全体の外貿コンテナ取扱地域別内訳では、アジア貨物が64%と最も多くなっており、各港においても概ねアジア、北米、欧州の順となっている。(図表8)

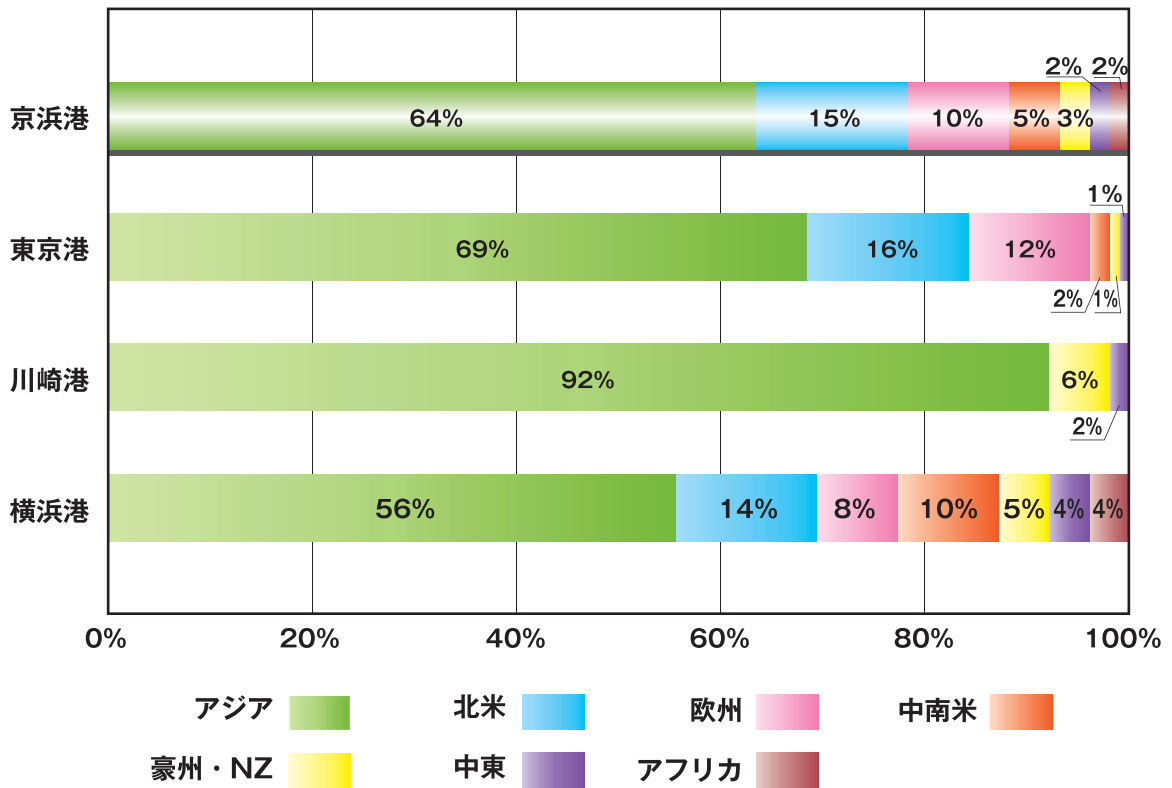
また、京浜港と北米との輸出入貨物には、京浜港から直行する貨物に加え、中国等から京浜港を経由して北米に輸出入される国際トランシップ貨物がある。2005年頃には年間10万TEU以上の取扱があったが減少傾向にあり、2009年で6万TEU程度あり、そのうち約25%が東京港で、約75%が横浜港で取り扱われている。(図表9)

図表7 外貿貨物のコンテナ化率



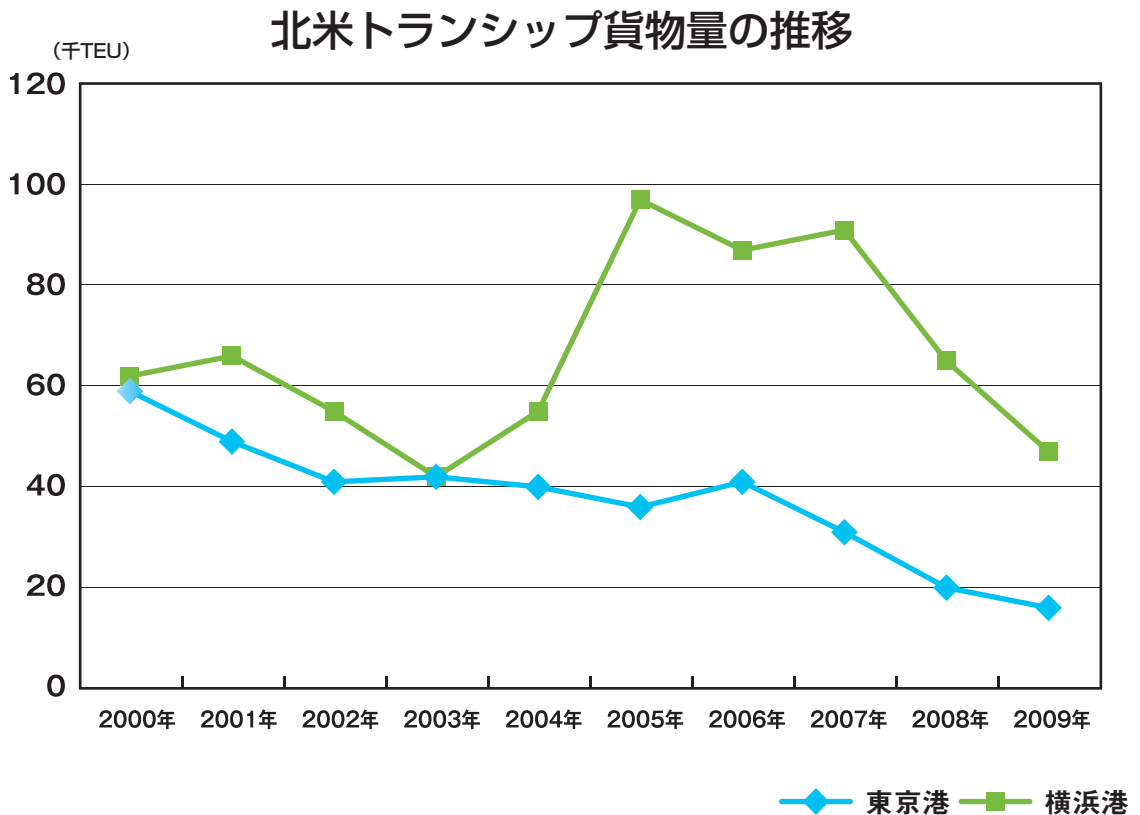
資料) 平成20年港湾統計より作成

図表8 外貿コンテナ貨物の取扱地域別内訳



資料) 平成20年輸出入コンテナ貨物流動調査より作成

図表9 北米貨物と国際トランシップ



資料) 国土技術政策総合研究所、PIERSより

② 東日本最大の「自動車取扱拠点」

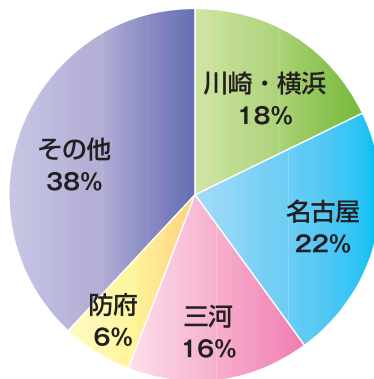
京浜港は、内外貿ともに完成自動車の取扱が多く、特に品目別輸出貨物量（トン）では30%を占め、最も取扱が多くなっている。（図表3）

全国的にみても高い輸出量を誇り、西の名古屋港と並び東日本の自動車輸出拠点となっている。また、輸出の地域別では、アメリカ合衆国、オーストラリア、アラブ首長国連邦、サウジアラビア、中国が多い。（図表10・11）

また、外貿では86.3%、内貿では99.8%がバルク貨物としてそれぞれ自動車船、内航RORO船等により運搬されている。外貿については、そのほとんどが公共在来ふ頭である大黒ふ頭及び東扇島ふ頭で取り扱っている。内貿については公共ふ頭、民間ふ頭でおおよそ半量ずつ取り扱い、公共ふ頭では東扇島ふ頭、品川ふ頭を中心に取り扱っている。（図表12）

図表 10 国内港湾における完成自動車輸出割合 平成20年（2008年）

台数による割合



資料) 「貿易統計」より作成

図表 11 完成自動車（輸出）の相手国別内訳

(単位：千トン)

	アメリカ合衆国	オーストラリア	アラブ首長国連邦	サウジアラビア	中国	チリ	ロシア	カナダ	南アフリカ共和国	その他	合計
東京港	39	1	7	0	1	9	0	19	0	81	157
川崎港	1,400	298	570	58	36	57	37	294	1	1,417	4,168
横浜港	1,016	1,558	1,261	1,249	1,223	738	729	103	423	8,130	16,430
合計	2,455	1,857	1,838	1,307	1,260	804	766	426	423	9,628	20,755

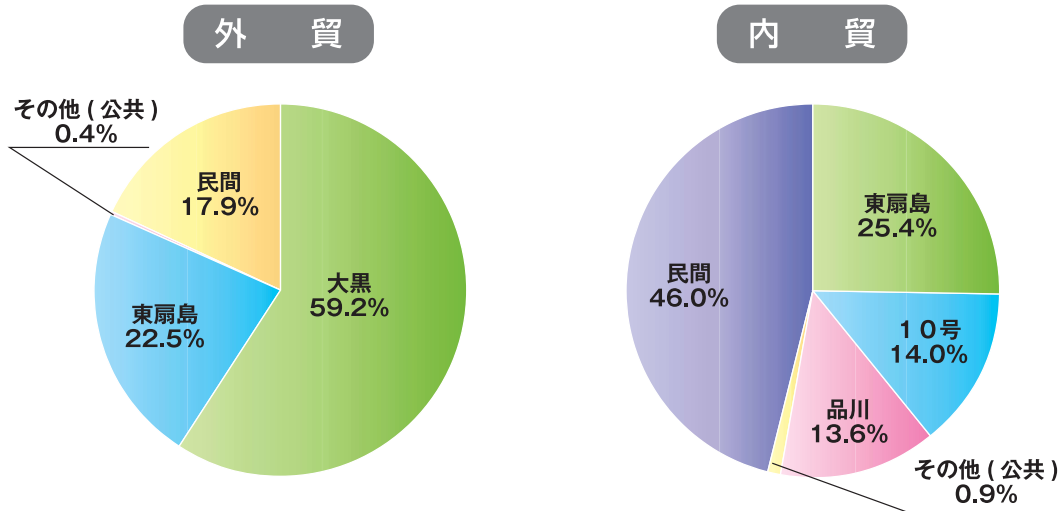
出典) 平成20年港湾統計資料より作成

図表 12 完成自動車取扱量 平成20年（2008年）

〔完成自動車取扱量（トン数ベース）〕

	外貨貨物		内貨貨物	
京浜港総取扱量	21,424 千トン	100.0%	10,543 千トン	100.0%
うちバルク扱い	18,486 千トン	86.3%	10,522 千トン	99.8%
うちコンテナ扱い	2,938 千トン	13.7%	21 千トン	0.2%

バルク扱いのふ頭別取扱比率



*ふ頭名は「民間」以外はすべて公共ふ頭
*四捨五入の関係上、内訳の%の合計値が100とならないものがある。

資料）平成20年港湾統計より作成

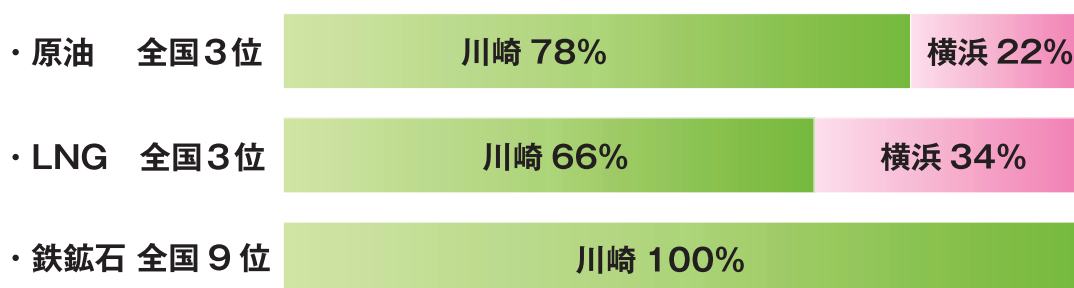
③ 首都圏の住民生活・産業を支える「エネルギー取扱拠点」

京浜港における輸入上位4品目は①原油、②LNG、③鉄鉱石、④石炭であり、この4品目の取扱量は全輸入量のほぼ半数を占める主要貨物となっている（図表3）。また、そのボリュームもここ5年間、ほぼ一定している。

いずれの貨物も住民生活や産業活動にとって必要不可欠なものであり、コンテナ・自動車と並んで、首都圏を支える使命を担う京浜港にとって特徴的な貨物となっている。

これらの京浜港の輸入主力品目は、ほぼ全量が非コンテナでの扱いであり、主に川崎港及び横浜港の民間の専用ふ頭で取り扱われている。

図表 13 京浜港のエネルギー系貨物輸入量の国内港湾における順位、京浜港内シェア



資料) 平成20年港湾統計より作成

(2) エネルギー・生産機能

京浜港臨海部には、大規模な製油所や発電所、鉄鋼業を始めとする重化学工業関係の工場・事業場が立地している。

各製油所では原油からガソリンや重油などの石油製品が精製されるほか、専用基地に輸入されたLNGは各発電所に搬送され、主に火力発電に利用されている。

また、鉄鉱石や石炭などが輸入され、鉄鋼生産原料として利用されている。

このように、京浜港は、首都圏の住民生活や産業活動を支えるエネルギー基地として大きな役割を果たすとともに、京浜工業地帯の主要企業が多数立地する臨海部は、製造品出荷額においても国内の3割近いシェアを占め、生産拠点として社会経済を支えている。

(3) 都市機能

都心に近接した臨海部には、民間企業のオフィスや商業施設が整備されるなどの開発も進んでおり、美しく魅力的なウォーターフロントは、首都圏有数の観光地として賑わっている。また、京浜港には、プレジャーボートやウインドサーフィンなどのためのマリンレジャー施設のほか、人工海浜、親水護岸、魚釣り施設など、地域住民が水に親しむとともに、日常的な交流を円滑にすることができる親水空間が整備され、海洋性レクリエーション活動の場としても親しまれている。

また、首都圏の内陸部では、再資源として利用できない廃棄物や建設発生土等を適正に処分する最終処分場の十分な確保が困難であり、現在、各港において、海面処分場の整備が進められている。

海面処分により整備された埋立地は、港湾施設用地として利用されるほか、住民生活の良好な環境を確保するため清掃工場、下水処理施設などといった公共施設が設置されている。

(4) 環境機能

近年、環境問題への意識が高まる中、家電や自動車、建設資材などの品目毎に各種リサイクル法が制定され、資源をリサイクルし、環境負荷をできるだけ減らす資源循環型の社会づくりが進められている。

東京港と川崎港は国土交通省からリサイクルポートに指定されており、首都圏で大量に発生する循環資源のリサイクル拠点としての役割を担っている。

また、京浜港では、多種・多様な公園・緑地が整備され、まちに潤いと安らぎを提供するとともに、ヒートアイランド現象の緩和や大気の浄化、生態系の保全・再生等に寄与している。

(5) 防災機能

東京湾臨海部では、直下型地震など大規模な災害の発生に備え、様々な対策を講じている。例えば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（東京都）」及び「東扇島地区（川崎市）」が位置づけられるとともに、横浜港の新港ふ頭には横浜海上防災基地が整備されている。

また、大規模地震対策施設として耐震強化岸壁の整備を進めており、震災発生時に船舶で帰宅困難者や救援物資等を輸送する「緊急物資輸送対応施設」や災害時においても首都圏の経済活動を停滞させないための「国際海上コンテナ対応施設」の整備を進めるとともに、橋梁やトンネルの耐震補強などによる緊急輸送道路やオープンスペースの確保などに取り組んでいる。

さらに、津波などの水害に備え、防潮堤や水門、排水機場などの高潮対策施設や海岸保全施設などの整備も進めている。

2 京浜港を取り巻く状況

京浜港は、今後も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。なかでも物流機能については、我が国の住民生活と経済・産業を支える重要なインフラとなっている。

しかし、近年、製造業を中心とした日本からアジア諸国への進出など、国際貿易構造が変化してきたことに加え、船会社はコスト削減等を目的とし、船舶の大型化や寄港地の選別を進め、拠点港湾間に大量の貨物を輸送し、そこから小型船で周辺港湾へ積み替え輸送を行う傾向が強まっている。

また、我が国は、少子高齢化等の構造的な要因や景気回復の遅れ等により国際競争力が低下しており、高い経済成長率を維持するアジア諸国の躍進により、危機的な状況となっている。このような状況に対処するためにも、京浜港には、国際港湾としての機能強化への取組が求められている。

(1) アジア諸港の躍進と我が国のコンテナ取扱シェアの低下

ア コンテナ輸送の現状

① コンテナ貨物取扱量における相対的な地位の低下

日本は国別のコンテナ貨物取扱量で世界第4位を占めるものの、その世界シェアは4%に満たない状況となっている。また、個別の港湾ごとの取扱量を比較した場合、中国をはじめとするアジア港湾の躍進により国内最大級の港である東京港、横浜港といえども世界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。(図表14、15)

図表 14 世界の港湾における国別コンテナ貨物取扱量 平成21年(2009年)

順位	国名	コンテナ貨物取扱量	世界シェア
第1位	中国	12,701万TEU	27.7%
第2位	米国	3,430万TEU	7.5%
第3位	シンガポール	2,586万TEU	5.6%
第4位	日本	1,628万TEU	3.6%
第5位	マレーシア	1,605万TEU	3.5%

* コンテナ貨物取扱量は、千TEU以下切捨て
資料) 国土交通省ホームページより

図表 15 世界の港別コンテナ取扱ランキングの推移

平成9年 (1997年)

単位:TEU

順位	港名	取扱個数
1	香港	1,456万
2	シンガポール	1,413万
3	高雄	569万
4	ロッテルダム	549万
5	釜山	523万
6	ロングビーチ	350万
7	ハンブルグ	333万
8	アントワープ	296万
9	ロサンゼルス	295万
10	ドバイ	260万
13	横浜	234万
14	東京	232万

平成22年 (2010年)

単位:TEU

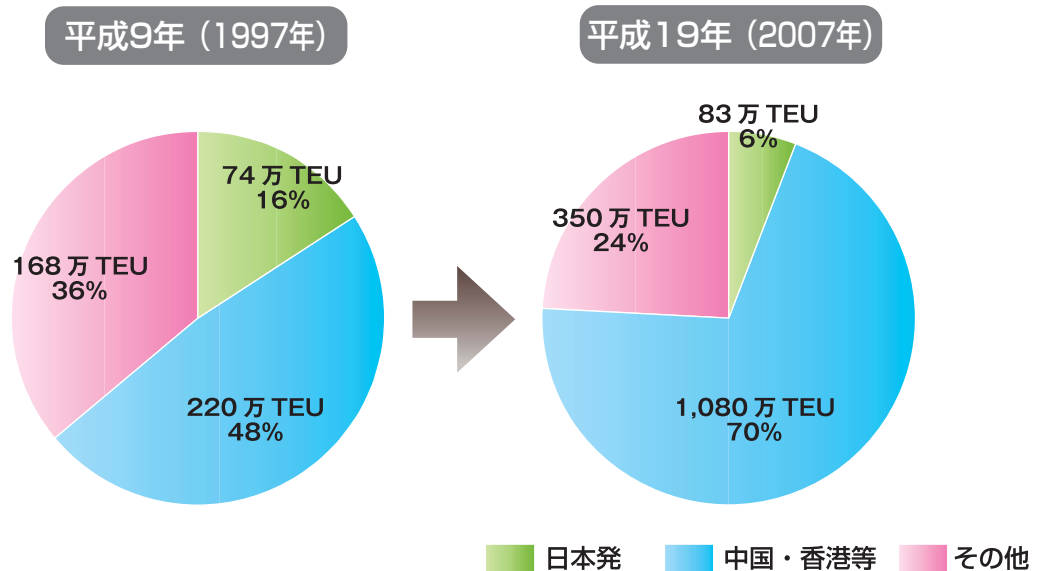
順位	港名	取扱個数
1	上海	2,907万
2	シンガポール	2,843万
3	香港	2,353万
4	深圳	2,251万
5	釜山	1,416万
6	寧波-舟山	1,314万
7	広州	1,255万
8	青島	1,201万
9	ドバイ	1,160万
10	ロッテルダム	1,115万
27	東京	420万
36	横浜	328万

資料) CONTAINERISATION INTERNATIONALより作成

② 基幹航路における日本発着貨物取扱比率

中国をはじめとするアジア諸国の著しい経済成長により、米国との貿易における我が国のシェアが低下するなどの世界貿易構造の変化等により、基幹航路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、平成9年（1997年）のシェアは16%であったが、平成19年（2007年）には6%まで落ち込んでいる。（図表16）

図表 16 アジア／米国間における貨物シェア（北米航路・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。

資料) 日本海事センター調査により作成

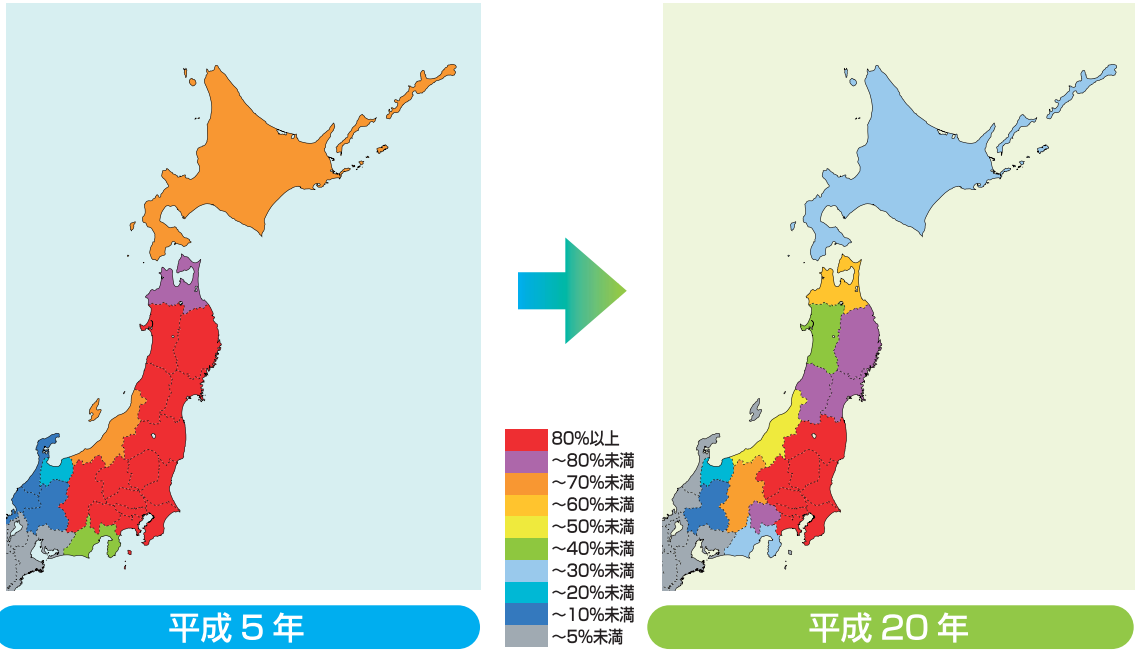
③ 地方港から釜山港経由への貨物流出

地方港から釜山港経由で輸送されるコンテナ貨物は、年々増加を続けており、北海道・東北地区における京浜港の利用率が低下してきている。

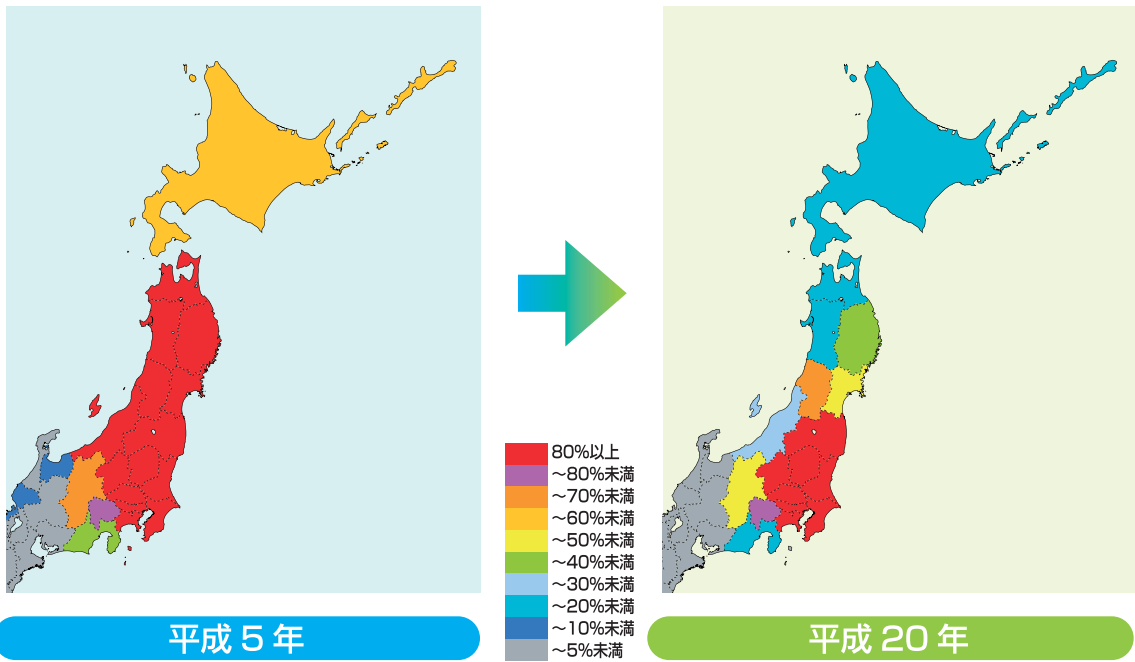
（図表17）

図表 17 京浜港取扱シェアの比較

輸 出



輸 入



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)」より作成

イ 基幹航路寄港数の減少

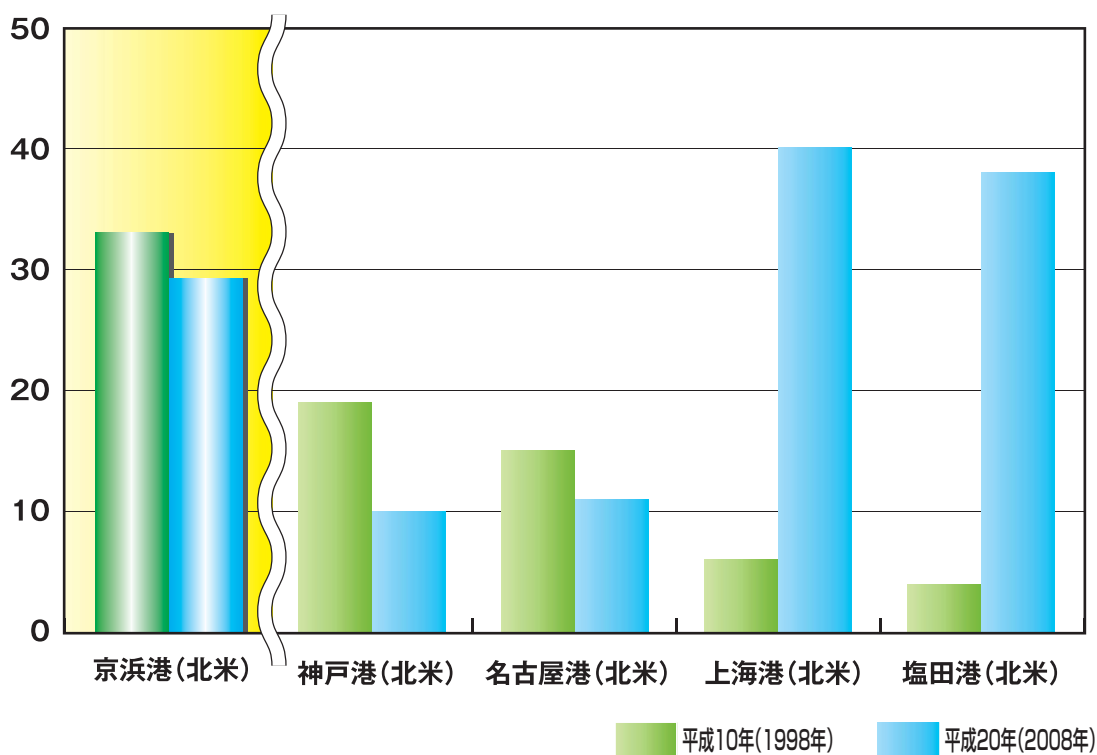
我が国港湾の相対的な地位の低下等により、京浜港における基幹航路の寄港数は減少傾向にある。

北米航路では、1998年から2008年の10年間に、中国諸港への寄港数が急増した。一方、京浜港は33航路から29航路となっている。

欧州航路においても、同様に、中国諸港（塩田、上海等）への寄港数が急増しているが、京浜港は17航路から7航路と減少している。

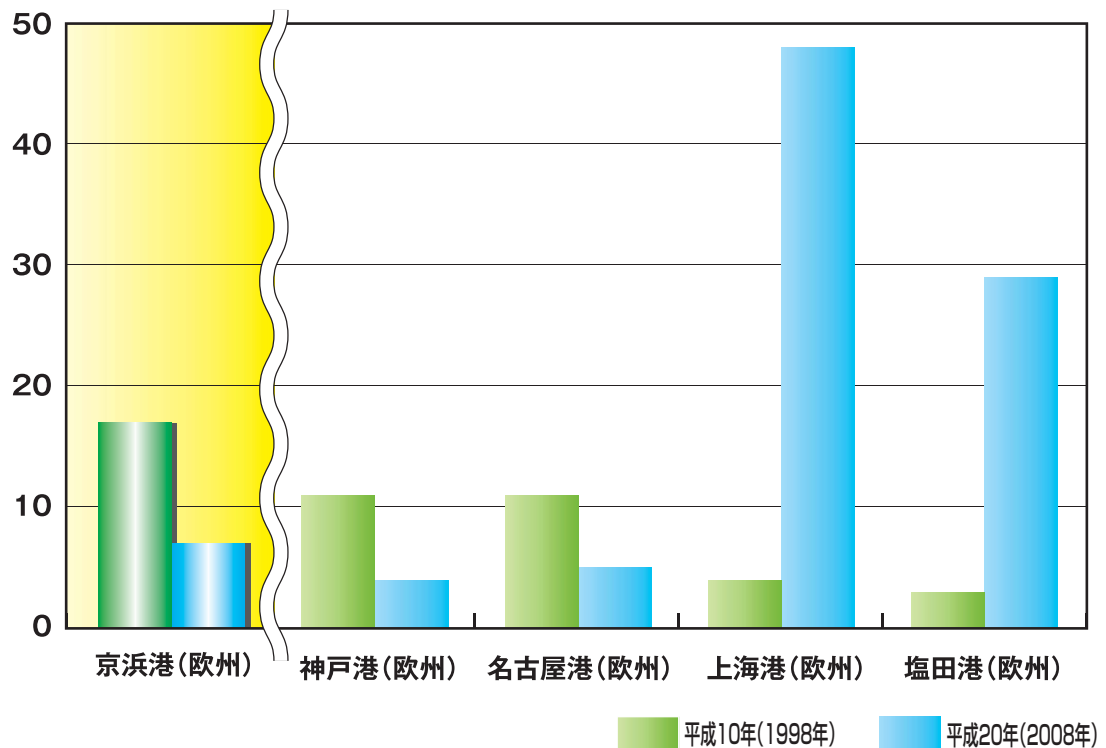
こうした傾向は、他の国内主要港においても同様であり、北米航路、欧州航路のいずれも減少している。

図表 18 基幹航路の寄港数の推移（北米）



資料) 「国際輸送ハンドブック」(平成10年版、平成20年版、オーシャンコマース)より作成

図表 19 基幹航路の寄港数の推移（欧州）



資料) 「国際輸送ハンドブック」 (平成10年版、平成20年版、オーシャンコマース) より作成

ウ フィーダーポート化の進行

アジア諸港の躍進等により我が国に寄港する基幹航路が減少する一方で、我が国発着のコンテナ貨物のうち、釜山港などにおいてトランシップされる貨物の割合（トランシップ率）は上昇傾向にある。平成10年（1998年）時点では、輸出4.1%、輸入6.6%であったが、平成20年（2008年）には、輸出23.0%、輸入14.9%に増加している。（図表20）

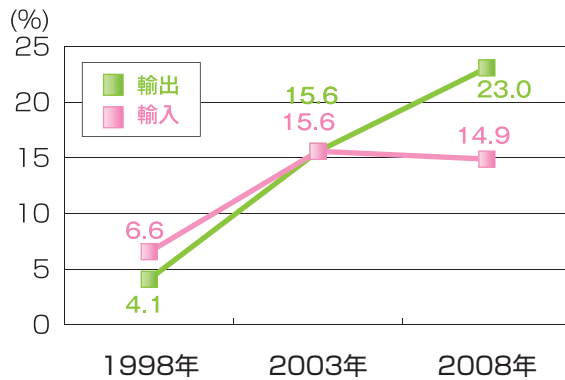
このままの状態が続けば、我が国港湾全体がフィーダーポート化する恐れがある。

京浜港がフィーダーポート化した場合、我が国の輸出入産業は、大きな打撃を受けることとなる。

まずトランシップ港における積替え荷役作業の発生による輸送運賃の上昇、輸送時間の増大に伴う輸出入相手国内における在庫費用の増加等、大幅な追加コストが生じる可能性が高まるとともに、海外港湾における積替作業に伴う貨物の傷み等も懸念される。

こうしたことが、消費財の価格上昇や国内生産の縮小を招き、ひいては我が国輸出入産業の国際競争力低下の要因となっていく。

図表 20 海外トランシップ率の推移（全国）



$$\text{トランシップ率} = \frac{\text{積替貨物量}}{\text{直接貨物量} + \text{積替貨物量}}$$

資料) 国土交通省関東地方整備局HPより

図表 21 所要日数の比較

	京浜港フィーダー	釜山港フィーダー
苫小牧港⇔ LA/LB 港	11～15日	17～19日
新潟港 ⇔ LA/LB 港	11～14日	16～18日

- ※ 平成20年度時点調査
- ※ LA/LB港は、ロサンゼルス・ロングビーチ港
- ※ 国内フィーダーは、毎日運航されているものとした。

エ 主な要因

① 国際貿易構造の変化

先進国の経済成長率が鈍化する一方、中国、東南アジア等の新興国は高い経済成長率を維持しており、今後もこの地域の市場規模の拡大が見込まれている。

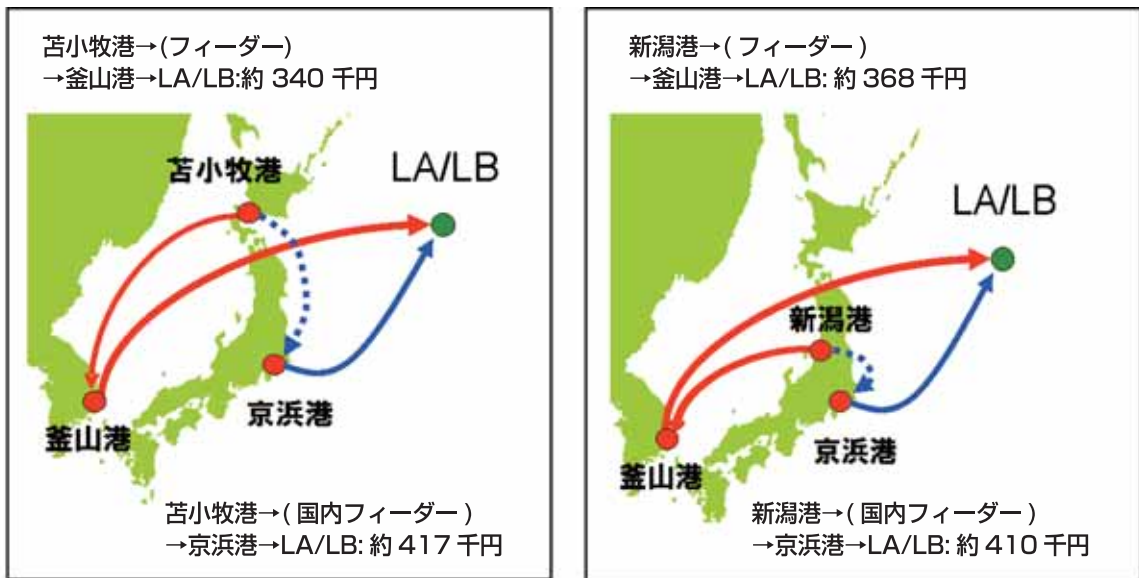
また、アジア諸国の安価な人件費や円高等を背景に、我が国の製造業は、国外への生産拠点の移転を行い、そこからダイレクトに最終消費地へ輸送する傾向がある。

そのため、日中・日韓航路から中国・東南アジアを結ぶ航路の開設が増える等、航路改編や開設の動きがある。このような国際貿易構造の変化により、我が国を経由する貨物量が減少する可能性が高まっている。

② 輸送コスト高及び利便性の低さ

地方港を発着して輸出入する貨物について京浜フィーダーと釜山フィーダーを比較した場合、輸送日数は京浜フィーダーの方が短い（4～6日）ものの、運賃は京浜フィーダーの方が高くなっている。

図表 22 輸送コストの比較 (単位：40 ft あたり)

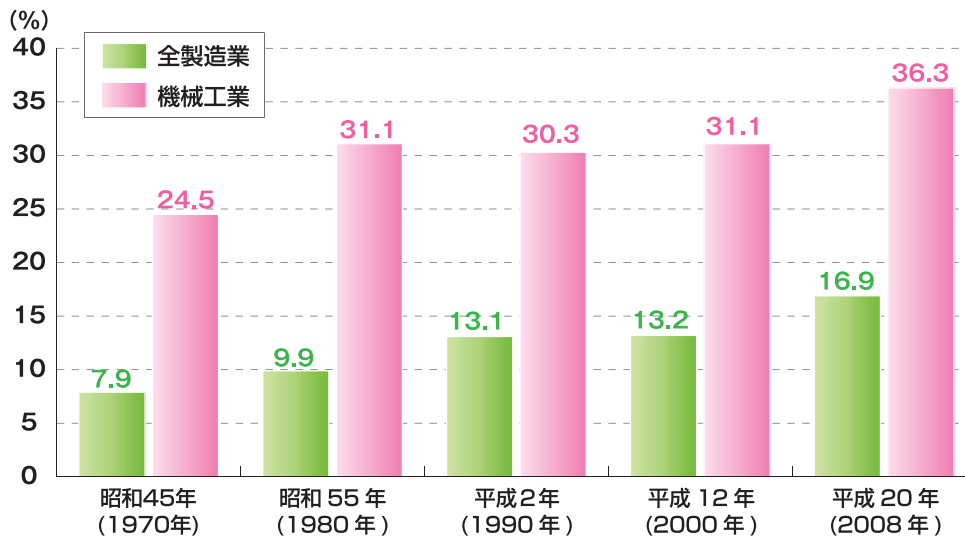


※LA/LBは、ロサンゼルス港・ロングビーチ港
 ※平成20年度時点調査
 ※1USD=100円で計算した。
 ※海上運賃は一例。(利用する船会社等により大きく異なる。)
 ※陸上輸送運賃は、片道の輸送距離×2の半額とした。
 ※国内フィーダーは、毎日運航されているものとした。

(2) アジア地域の経済発展に伴う完成自動車輸送構造の変化

自動車産業は、平成12年(2000年)から平成19年(2007年)の我が国の名目GDP成長分約13兆円のうち6兆円を占めるなど、名実ともに我が国の基幹産業である(経済産業省「産業構造ビジョン2010」)。また、製造品出荷額ベースで、全製造業における自動車製造業の割合や機械工業における自動車製造業の割合はともに増加傾向にある。(図表23)

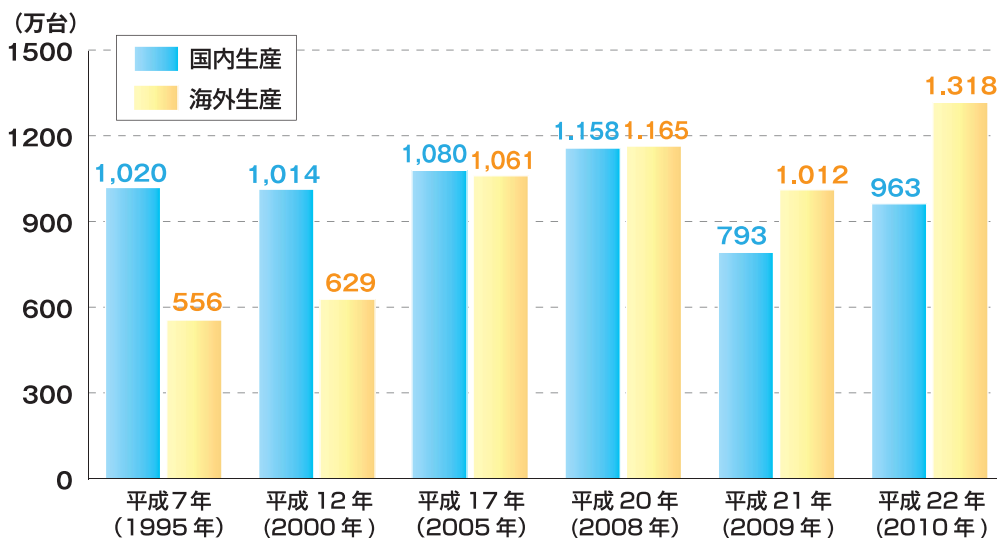
図表 23 自動車製造業（出荷額）の占める割合



資料) 経済産業省「平成20年工業統計表」

一方、日本国内における自動車保有率は減少傾向にあり、保有期間も長期化の傾向にある（日本自動車工業会「2009年度乗用車市場動向調査」）。他方、中国では自動車販売台数が米国を抜いて世界最多になっている。こうした傾向も受けて、日本の自動車メーカーの生産台数は国内生産よりも海外生産の方が多くなってきている。（図表24）

図表 24 日本の自動車メーカーにおける国内・海外生産台数

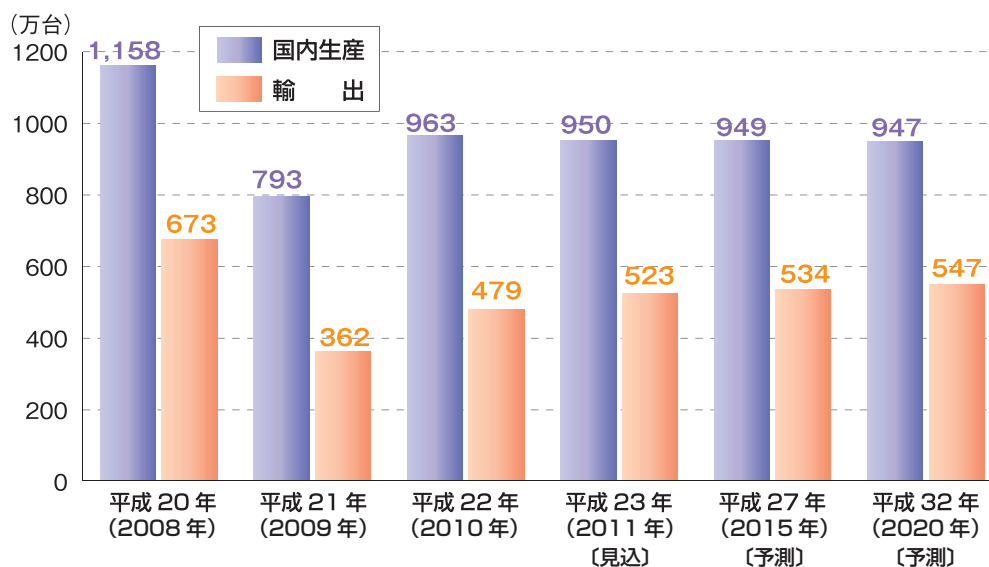


資料) 日本自動車工業会調べ

リーマンショックに伴う世界不況の影響で平成21年（2009年）に生産台数・輸出台数ともに激減しているが、平成22年（2010年）には相当量を回復している。

しかし、平成20年（2008年）の水準にまでは到達していない。国内生産台数は今後もほぼ横ばいで推移するものと推測され、海外生産が増加している傾向も加味すると、完成自動車の輸出は、平成22年（2010年）とほぼ同レベルで推移すると想定される。なお、東日本大震災の影響については、今後の動向を注視していく必要がある。（図表25）

図表 25 自動車生産台数・輸出台数の推移と予測（参考）



資料) 総合技研「平成32年における自動車産業予測」より作成

京浜港は東日本最大の自動車取扱拠点として、引き続き、基幹産業である自動車産業を維持していく必要がある。

(3) その他在来貨物の現状

ア 公共在来貨物輸送の現状

港湾の全体的な傾向としてはコンテナ化が進展しているが、荷姿やコスト・時間面等からコンテナ化にそぐわない貨物も依然として存在している。砂利・砂や金属くずのようないわゆる「ばら貨物」、さらには一定規模の荷さばき地を必要とする製材など、取扱は多岐に渡っている。（図表26）

公共ふ頭は、非特定の利用者が非特定の貨物を扱える場所として、多種多様なバルク貨物が扱われており、今後もその機能を維持していく必要がある。なお、機能の維持にあたり、現状の利用状況を注視する必要がある。

図表 26 平成20年（2008年）京浜港公共ふ頭におけるバルク貨物取扱実績

(単位：千トン)

	輸出		輸入		移出		移入	
①	完成自動車	14,670	非鉄金属	596	完成自動車	3,622	砂利・砂	5,084
②	産業機械	2,795	野菜・果物	517	廃土砂	1,852	完成自動車	2,059
③	金属くず	901	完成自動車	515	金属くず	581	セメント	1,968
④	鋼材	670	製材	513	再利用資材	408	紙・パルプ	1,725
⑤	輸送用車両	143	紙・パルプ	266	飲料	171	鋼材	730
—	その他	723	その他	1,467	その他	6,889	その他	6,251
計		19,902		3,874		13,523		17,817

資料) 平成20年港湾統計より作成

イ エネルギー関連産業の変化

資源に乏しい日本は、エネルギー資源の約9割を海外からの輸入に頼っている。(図表27)

このうち、京浜港で最も輸入量の多い原油については、精製後のガソリン等の石油製品の将来的な国内需要の減少が予測されている。また、中国やインドにおける急速な人口増加に伴い、両国における新たな需要が累積的に増加することも予測されている。そのため、日本の世界的な輸入シェアの逡減傾向が進行することが見込まれ、京浜港内においても、各企業における生産拠点の集約化などが予想される。この傾向は、鉄鉱石や石炭においても同様である。

(図表28)

輸入・生産拠点が京浜臨海部から離れることになれば、現在よりも製品の輸送コストが上昇し、最終的に産業・住民生活へ影響することも懸念される。

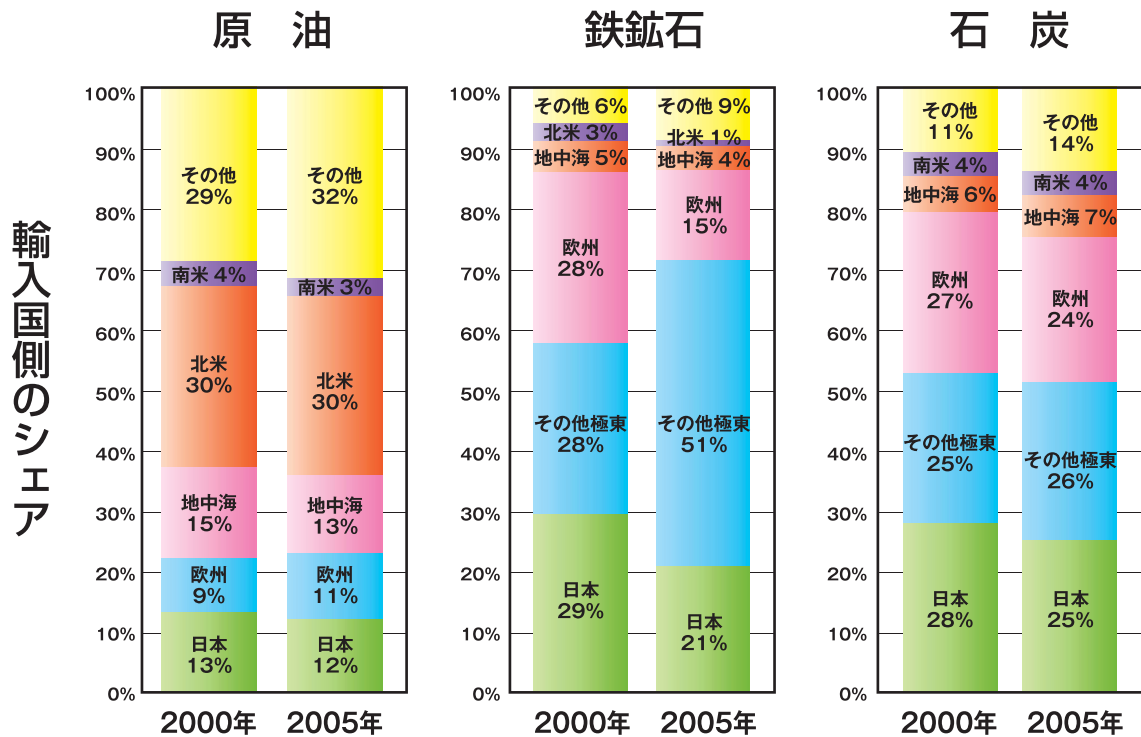
また、一次エネルギー（石炭・原油・天然ガス・水力・再生可能エネルギー・原子力）の最大需要国は、現在はアメリカ合衆国であるが、将来的には中国になるものと予想されている。日本の一次エネルギーの需要はトータルで横ばい状態が続くが、エネルギー資源及びその関連産業が産業全体や住民生活にとって必要であることには変わりがない。京浜港共同ビジョンで政策目標に掲げた「我が国産業の活性化、生活の安定性を確保する」との観点からも、現在の機能を引き続いて維持できるよう、所要のサポートを行っていく必要がある。同時に、中国をはじめとする需要が急増するアジア諸国との「エネルギー争奪戦」をしっかりと下支えする施策を展開していくことが求められている。

図表 27 我が国のエネルギーの海外依存率



資料) 資源エネルギー庁長官官房総合政策課「平成20年度エネルギーバランス表」より

図表 28 主要地域における輸入量シェア(2000年、2005年)の比較



資料) 海運統計要覧より

(4) 東日本大震災の影響

平成23年3月11日に発生した東日本大震災は、東北地方の太平洋沿岸各港に地震や津波による大きな被害をもたらした。各港の港湾施設は軒並み使用不能に陥り、仮復旧までに数カ月を要した。さらに、港湾施設が使用不能になったことなどにより、物流網が寸断されたことから、サプライチェーンに大きな被害を及ぼし、東北地方の物流体系が機能不全に陥るとともに、我が国全体の国民生活や経済・産業に大きな影響をもたらした。

それに加え、震災によって発生した東京電力福島第一原子力発電所からの放射性物質の流出に伴い、海外では貨物や船舶、船員などへの放射能汚染が強く危惧され、日本発のコンテナの安全性について懸念の声があがった。

このような情勢の下、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の運航が維持できなくなったのをはじめ、京浜港に寄港している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の大きな影響があった。

ア 背後圏である東北地方の貨物への影響

東日本太平洋側の多くの港湾が、地震や津波により被災し、岸壁や荷役機器の損傷等により港湾施設の使用ができなくなり、港湾機能が一時ストップした。

今回の震災を受け、増大している同地方と京浜港間のコンテナ貨物輸送コストの低減を図るなどの震災を踏まえた支援策を実施していくとともに、西日本の一部や東海地方を含む東日本全域から貨物を集約することを目標に、増加傾向にある釜山港での貨物の積替え等、ローカル貨物の流出を防止するための施策を実行していく必要がある。

イ 東京電力福島第一原子力発電所事故に伴う放射性物質飛散の影響

原発事故に伴う放射性物質の飛散の懸念については、国民生活に大きな影響を及ぼすばかりではなく、とりわけ海外の船会社・船主・乗務員からの懸念の声が強く、京浜港の安全性が正確に伝達されない場合、安全性に疑念を持つユーザーが京浜港を抜港し、国際航路ネットワークの維持が困難になる可能性を有している。そのため、京浜港関係者は、危機感を共有し、京浜港の安全性を諸外国に発信するための対応を行ってきたところである。

① 放射線量の測定

福島第一原発の事故発生後、京浜港の利用者の不安を取り除くため、関係者の意見・要望を受け、国は放射線測定にかかるガイドラインを策定した。これに沿い、関係者による数万本にのぼるコンテナの測定が行われた。また、港湾管理者や埠頭会社、埠頭公社は港内の大気や海水の放射線量を測定し、数値を公表するなど、ユーザーの不安を払拭するための措置を講じてきた。

放射線の測定にあたっては、港湾事業者も放射線測定の人員確保に努め、測定に関する技能を有する人員を養成する体制を整えるなど、正に官民一体となって事態の収束に取り組んできた。

事態の収束には今後、長期を要することも想定されるため、据置型の放射線検知施設をコンテナターミナルのゲートに設置し、恒常的な測定体制の早急な構築を図るとともに、放射線測定にかかる経費について国庫による負担を要望している。

据置型放射線検知施設



コンテナ放射線測定状況



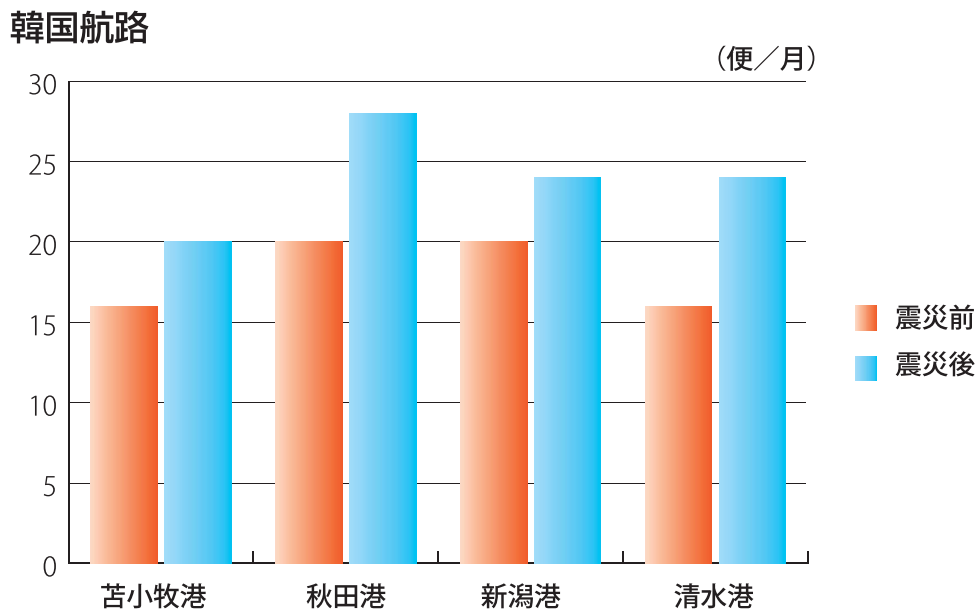
② 放射線測定の証明書の発行

諸外国のユーザーから特に要望の強かった、輸出コンテナの放射線測定に関する証明書の発行を平成23年4月下旬から実施している。この証明書は、国から発表された「港湾における輸出コンテナの放射線測定のためのガイドライン」に基づき、正しい計測方法で計測された数値であることを国と港湾管理者が連名で発行しているものである。

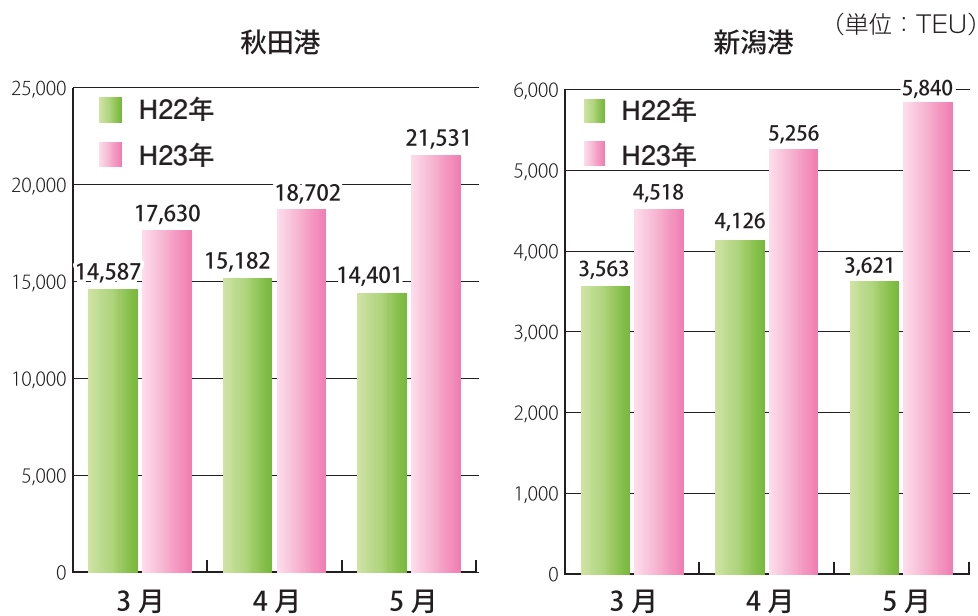
ウ 貨物の流出

東日本大震災の影響は大きく、地震による港湾機能停止に起因するもののみならず、放射性物質の飛散への懸念から、被災港湾への定期航路の寄港地変更や休止等により、東日本の貨物の日本海側から釜山港等への流出が増加してしまっている。(図表29、30)

図表 29 震災前後の東日本諸港の航路便数の推移



図表 30 震災前後の新潟港・秋田港のコンテナ取扱個数の推移



エ 電力の確保

東日本大震災に端を発した今回の原発事故など、大規模災害等で電力需給が逼迫した際にも、企業活動を支える重要な社会インフラである物流施設の機能維持を図ることが非常に重要である。

特に首都圏4,000万人の生活と産業を支える京浜港の機能維持は、日本全体の経済活動を維持する観点から考えても不可欠な要素である。

港の機能維持には、ガントリークレーン、冷蔵・冷凍倉庫等のための、安定した電力確保が必要不可欠である。

そのため、日頃から不測の事態に備え、非常時においても最低限の電力が確保できるよう、意識の啓発を図るとともに、補助電源等緊急時の供給体制の整備の検討を進めていく必要がある。

東京港では、コンテナターミナルにおける自家発電による電力確保の取組を進めており、東京都では、新たなエネルギー体制の構築に向け、天然ガス発電の検討に着手した。

また横浜港では、安定的な物流活動の確保のため、コンテナターミナルへの自家発電機による電力供給を実施しており、LED照明、遮熱・断熱塗装等の導入を検討している。

オ 想定を超えた津波の発生

東日本大震災では、想定を超える高さの津波が発生したことにより、防波堤等がその機能を十分に発揮できず、東北地方の太平洋側港湾は、壊滅的な被害を受けた。

京浜港では、三港がそれぞれ津波の高さを想定し、対策を行ってきたが、この度の震災では、東北地方三陸沖を震源とした地震にも関わらず横浜・川崎港で1.6m、湾奥の東京港でも1.5mの津波を観測した。

そのため、今回の津波について十分な検証を行い、必要な見直しを図っていかねばならないが、その際には、東京湾全体の課題として国や湾内の自治体が連携して取り組んでいく必要がある。