

II 京浜港の目指すべき姿

1 京浜三港による連携

釜山港等のアジア諸港の躍進による基幹航路の減少やフィーダーポート化の進行など、京浜港の国際的な地位の低下が顕在化してきている。

こうした状況を放置すれば、京浜港が基幹航路から外れ、我が国経済に深刻な影響を及ぼすとの危機感から京浜港を構成する東京港、川崎港、横浜港は、平成20年3月、京浜港の国際競争力を強化するため、一層の連携を推進することで合意した。

合意に基づき、共同で広域連携の仕組みづくりの検討に着手するとともに、次の課題に取り組むこととし、現在までコンテナ船の入港料の一元化やコンテナバージの入港料全額免除などの各種連携施策を実施してきている。

◆ 基本合意において取り組むこととした課題

- ① 港湾コスト低減による国際競争力の強化
- ② 港湾利用手続きの統一化、簡素化による利便性の向上
- ③ 内貿振興、内陸部の物流体系を踏まえた国内ハブ機能の強化
- ④ 東京湾全体を視野に入れた合理的かつ効果的な、施設及び機能の配置
- ⑤ 環境対策、水上交通網形成、震災対策など広域的課題への対応
- ⑥ 国制度の改善、国からの重点投資の確保

◆ 基本合意締結後に実施した主な連携施策

- (平成20年3月 東京都知事、川崎市市長、横浜市市長による基本合意)
- 9月 京浜港利用促進セミナー開催（長野県松本市）
 - 11月 東京湾内を運行するコンテナバージの入港料全額免除
〃 「京浜港広域連携推進会議」設置
 - 平成21年2月 京浜港セミナー開催（東京都内）
 - 4月 コンテナ船の入港料一元化
 - 6月 青森県八戸港との連携協定締結
 - 9月 京浜港利用促進セミナー開催（群馬県太田市）
 - 12月 「京浜港連携協議会」設置
 - 平成22年2月 京浜港セミナー開催（東京都内）
〃 「京浜港共同ビジョン」策定
 - 8月 「国際コンテナ戦略港湾」選定
 - 9月 京浜港利用促進セミナー開催（宮城県仙台市）
 - 平成23年1月 宮城県仙台塩釜港との連携協定締結

2 将来像

(1) 京浜港共同ビジョンの策定

こうした連携施策を推進していくにあたり、今後、京浜港が進むべき方向性について三港で検討を進め、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から意見をいただいて、平成22年2月に「京浜港共同ビジョン」として取りまとめた。

京浜港共同ビジョンでは、京浜港の政策目標と将来像を以下のように示すとともに、その実現に向け、ターゲットを設定し、施策展開の方向性を掲げた。

◆ 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

- 現在の主な背後圏である東日本の貨物を確実に維持することを目的とする「東日本のメインポート機能の維持」
- 地方港湾から海外の主要港を経由して輸送されている貨物を取り戻すことを目指した「釜山港等に対峙する日本のハブポートの実現」
- 北米航路における京浜港の地理的特性を活かし、国際積替機能の拡大を狙いとした「東アジアの国際ハブポートの形成」

(2) 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」の公募を行い、京浜港は平成22年8月これに選定された。

国際戦略港湾の計画書では、京浜港共同ビジョンにおける将来像及び3つのターゲットを基本に、次のような目標を設定し、その実現のための9つの基本戦略を掲げている。

◆ 目標

- 釜山港等に対峙する国際拠点港湾の実現
- 航路特性を活かした国際ハブポートの実現

◆ 目標実現のための9つの基本戦略

- ① 国内貨物の集中
- ② 北米など基幹航路の拡大
- ③ トランシップ貨物の拡大
- ④ アジアの成長の取り込み
- ⑤ ターミナルの競争力の強化
- ⑥ グリーンシップ（コンテナバージ）等活用による東京湾広域港湾化
- ⑦ 荷主へのセールス活動、産業立地への取組
- ⑧ 羽田空港再国際化を活用した Sea & Air への対応
- ⑨ 海外への展開（上海、大連、インド、ベトナム等）

3 目標

(1) この計画における目標

今後、京浜港共同ビジョンにおいて設定した政策目標や将来像を目指し、ハード・ソフトの両面から平成40年代前半までに次の目標の達成に向け具体的な取組を進めていく。特にコンテナ物流については、国際コンテナ戦略港湾の目標の実現に向けて、より早期に、貨物集荷策や港湾機能の充実強化などの基本戦略を展開する。

- ① コンテナ貨物集荷策を展開し、国際基幹航路の維持・拡大を図るとともに、アジア諸国の躍進などにより増大するコンテナ貨物や船舶の大型化等に対応するため、コンテナ埠頭の充実・強化を図る。さらに、完成自動車をはじめとする在来貨物の効率的な輸送を確保するため、埠頭機能の充実・強化を図る。
- ② 京浜港の国際競争力を強化し、より良いサービスを低コストで提供し続けるため、三港の一体的な経営を推進する。
- ③ 三港が相互補完しあい、より効率的な物流を行うため、物流機能を支える交通ネットワークの充実・強化を図る。
- ④ 大規模地震災害時における緊急物資の輸送や経済活動を維持する国際物流機能の確保とともに、津波、高潮対策の充実など災害に強い港づくりを推進する。
- ⑤ 低炭素社会の実現に向けた再生可能エネルギーの活用を進めるとともに、親しみやすく美しい海を取り戻し首都圏にふさわしい東京湾を創出するため、水辺環境の再生などに取り組む。

(2) 京浜港の目標とする貨物量

ア 目標貨物量の考え方

平成22年6月に閣議決定した新成長戦略では、これまで経済成長の過程で多くの経験を有し、かつ、国内に世界第2位の規模を誇る経済や環境面や製品安全をはじめ卓越した技術力を有する我が国は、アジアの経済成長に大きく貢献するとともに、日本と世界とのヒト・モノ・カネの流れを円滑化し、アジア市場の一体化を通じてアジアの成長を国内に取り込んでいくことにより大きな成長機会を得ることが必要であるとしている。

そのため、特にコンテナ貨物において、京浜港が基幹航路を維持し、国際海運ネットワークの拠点として機能していく必要があり、国内背後圏のさらなる拡大とともに、近隣アジア諸国から国際トランシップ貨物を獲得することが重要となっている。

将来貨物量の設定にあたっては、まず日本の将来GDPや取扱貨物量の実績等に基づき「ベース貨物量」を推計し、次にコンテナについては、第Ⅲ章の貨物集荷策の展開により戦略的に京浜港へ集荷する貨物の目標値として「戦略貨物量」を設定し、それらを合算した。

ベース貨物量の推計にあたっては、品目ごとに社会経済情勢等との関連性の相関分析を実施し、関連性の高い指標を基に推計した。具体的には次の5手法から選択した。

- ① 時系列直線回帰（農水産品（輸出）、輸送機械（輸入）など）
- ② 関東圏の人口との相関（その他機械（輸入）、食料工業品（輸入）など）
- ③ 我が国のGDPとの相関（その他金属（輸入）、廃棄物廃土砂（移出）など）
- ④ 世界のGDPとの相関（その他化学工業品（輸出）、再利用資源（輸出）など）
- ⑤ 過去10年間の平均（原油（輸出入）、その他鉱産品（輸出入）など）

また、我が国のGDP、世界のGDPについては、平成21年に内閣府が発表した「中長期の道ゆきを考えるための機械的試算」により、世界経済の回復傾向について、「急回復シナリオ」「順調回復シナリオ」「底ばい継続シナリオ」のうち、後者の2つのシナリオを用いて推計を行った。

イ 目標年次

本計画は三港がそれぞれ策定する港湾計画の基本となるものであることから、中・長期的に捉え、目標年次は20年後の平成40年代前半とした。

ウ 戦略的に集荷するコンテナ貨物の考え方

集荷施策により戦略的に集める貨物として、平成20年に実施された全国輸出入コンテナ貨物流動調査等をもとに次の①～③の考え方から推計を実施した。

① 背後圏の拡大によりさらなる集荷が見込める貨物

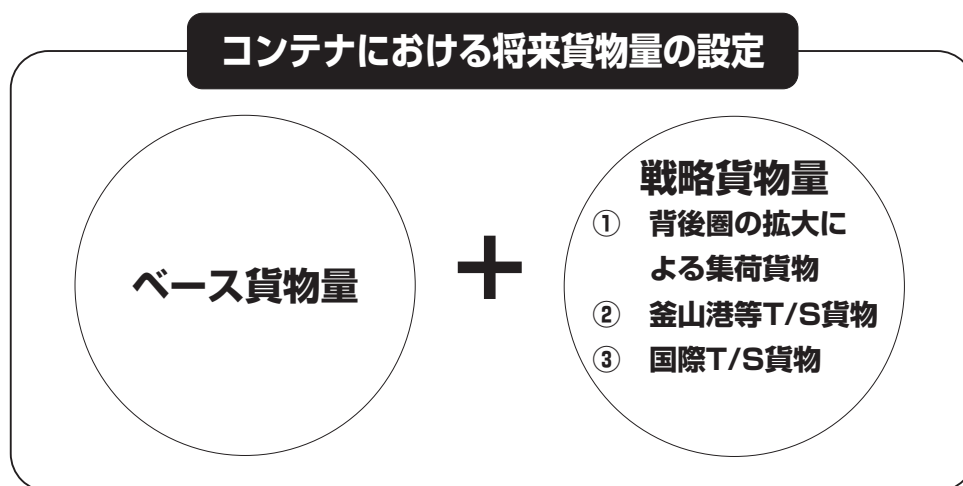
地方の港湾の拡充整備に伴い、国際コンテナ戦略港湾以外の港湾において取扱われている貨物について、京浜港で取り扱うことができるよう貨物集荷策の展開、国内輸送網の強化等により、京浜港利用へ誘導する。

② 現在日本発着で釜山港等の海外港湾でトランシップされている貨物

釜山港等海外港湾でトランシップされている国内発着貨物について、京浜港経由で取り扱うことができるよう貨物集荷策の展開、国内輸送網の強化等により、京浜港利用へ誘導する。

③ 京浜港で取り込める可能性がある国際トランシップ貨物

東アジアのハブポート化を目指し、中国等アジア諸国発着貨物を京浜港でトランシップするよう獲得していく。



エ 目標貨物量の設定

以上を踏まえ、目標年次における取扱貨物量を以下のとおり設定した。

取扱貨物	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)	11,600万トン 〔9,300万トン〕 700万 TEU	19,600~21,800万トン 〔15,300~17,300万トン〕 1,140~1,300万 TEU
内貿公共貨物 (うち内貿コンテナ)	3,700万トン 〔500万トン〕 60万 TEU	4,400~5,600万トン 〔900~1,400万トン〕 110~170万 TEU
うちフェリー貨物	700万トン	700万トン
外貿専用貨物	8,300万トン	9,500~11,600万トン
内貿専用貨物	8,000万トン	8,300~9,200万トン
合計	31,600万トン	41,800~48,200万トン
うち外内貿コンテナの 三港別取扱貨物量	東京港； 400万 TEU 川崎港； 10万 TEU 横浜港； 350万 TEU 合計； 760万 TEU	東京港； 640 ~ 750万 TEU 川崎港； 40 ~ 50万 TEU 横浜港； 570 ~ 670万 TEU 合計； 1,250~1,470万 TEU

図表 31 京浜港の外内貿コンテナ目標取扱貨物量

