

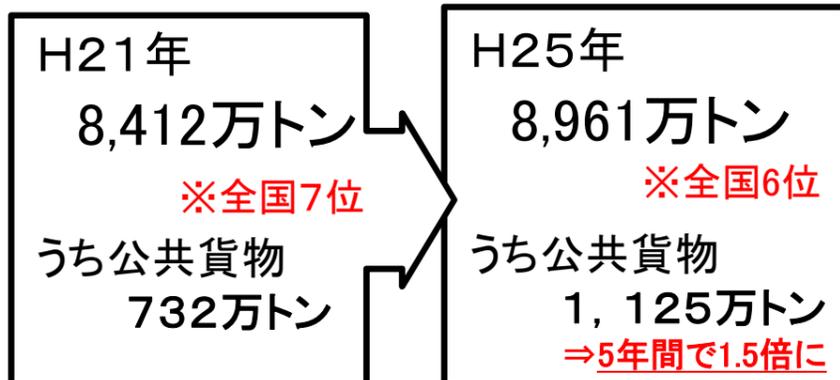
市民委員会 資料〔港湾局〕

【「コンテナ利用の急増と今後の対応について」資料】

コンテナ利用の急増と今後の対応について



取扱貨物量（海上出入貨物）



主要な公共貨物

港湾統計による

○コンテナ貨物 約5.3万TEU 前年比40%増↑
 本市への経済波及効果 約35億円

○完成自動車 750万トン 前年比9%増↑
 本市への経済波及効果 約67億円

H25実績（港湾統計）より算出

完成自動車貨物の状況

新車輸出台数 29.9万台 前年比10%増

メーカーの増産計画あるも、施設能力が足りず増産の恩恵を享受できていない状況にある。

中古車輸出台数 16.3万台 過去最高

中古乗用車輸出台数は全国第3位、シェア13.5%を占めているが、更なる蔵地場所を求める声が高い。

◆中古自動車コンテナ化の推進

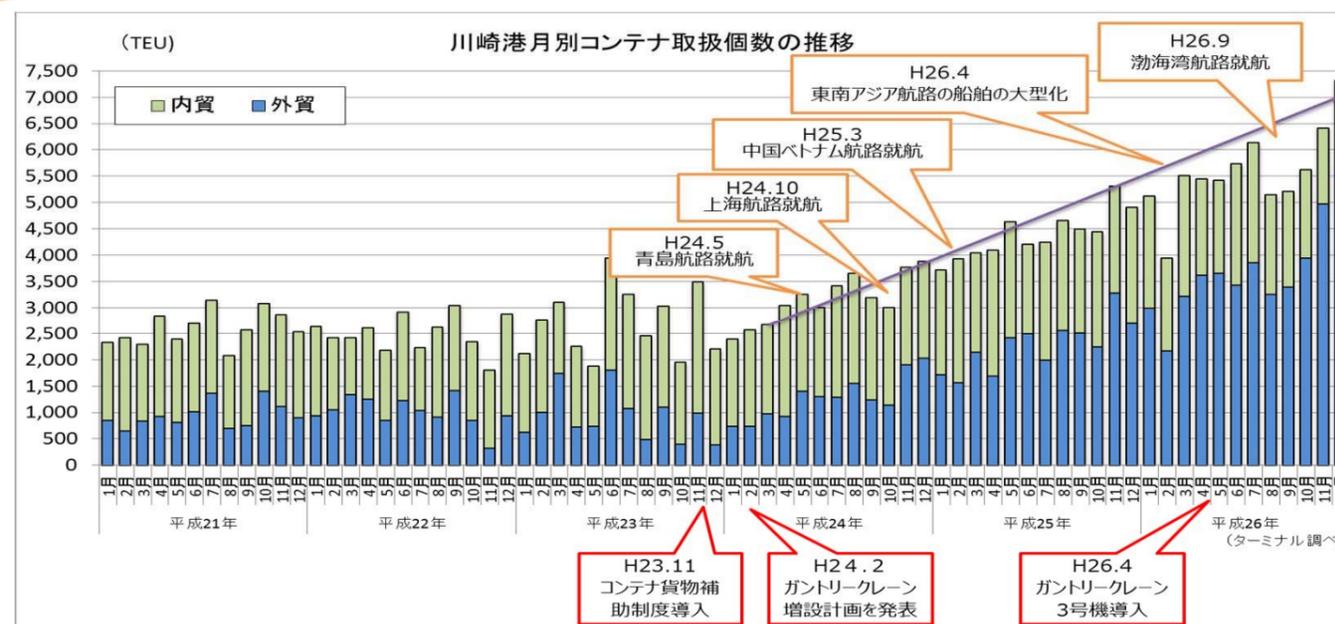
小口の取扱事業者に対しても多方面への販路を確保するため、完成自動車（主に中古車）の荷役形態について、コンテナ化を促進する。

◆千鳥町地区の活用

慢性的に不足している完成自動車のストックヤードを拡充するため、千鳥町の既設荷捌地を活用し、立体モータープールを整備することにより荷捌地の高度利用を図る。中古車年間取扱量の10%相当の能力を拡充予定。

*台数は貿易統計による。川崎税関支署関内で通関処理した台数。

コンテナ貨物への対応



◆コンテナヤードの整備

コンテナ貨物の増加に対応し、ターミナル内の荷さばき地の整備を行うことにより、実入りコンテナの蔵置場所の拡充と荷役の効率化を図る。

◆川崎港利用促進コンテナ貨物補助制度の見直し

コンテナ貨物補助制度について、利用者の意見・意向を踏まえ、「転換事業」については廃止し「(仮称)戦略的貨物支援事業」を創設するなど、スクラップアンドビルドを実行することにより、効果的な制度となるよう見直しを行う。

◆京浜三港による港湾運営会社の設立

既存の埠頭会社を活用し、地域性を尊重した京浜港に相応しい体制の構築が不可欠であることから京浜港型の上下分離方式による経営統合を検討中。平成27年度中の統合をめざし、三港で議論を進める。

港湾運営会社統合のメリット

- 行政財産（市有・国有）の貸付
- 無利子貸付制度の拡充
- 税制優遇措置
- 国による集貨・創貨支援制度の活用

増大する交通負荷への対応

物流倉庫が多数集積している東扇島地区と川崎市内陸部へのアクセスは海底トンネルのみとなっている。海底トンネルの計画交通量約2.9万台/日に対し、現状、ピーク時において約3.5万台/日の交通量に達する日もあり、交通渋滞が発生している。



◆臨港道路東扇島水江町線の整備

東扇島地区と水江町地区を結ぶ道路を整備することにより交通の分散化を図り、首都圏の生活と産業を支える物流および就労者の交通機能の強化を図る。