

京浜港国際コンテナ戦略港湾計画書の概要

国際拠点港湾としての生き残りをかけて

横浜市・川崎市・東京都
(財)横浜港埠頭公社・東京港埠頭(株)



平成22年5月17日

Port of Keihin

1. 三港が連携するメリットと役割分担

【メリット】

<港湾経営面>

- ・世界中でのプレゼンス: 主要港に対抗する規模
- ・それぞれの港湾の強みと特性を組み合わせることによる相乗効果
- ・効率的な空間/資産/人材の利用と効果的な投資

<利用者>

- ・一体の港湾としてのポートチャージ(入港料等)
- ・諸手続の効率化、簡素化
- ・三港間流動の円滑化
(グリーンシップ、横持ち輸送支援等)

※三港の特徴・強み

東京港

- ・質、量ともに高い港湾機能
- ・世界的な大消費地への近接性
- ・生産拠点への充実した道路網

川崎港

- ・大規模製造業の集積
- ・冷凍/冷蔵倉庫の集積
- ・ロジスティック用地のストック

横浜港

- ・質、量ともに高い港湾機能、
企業、人材の集積(総合港湾)
- ・天然の良港(水深など)
- ・世界への発信力



【役割(機能)分担】

- ・東京港、横浜港における基幹航路、アジア/近海航路の充実(既存ターミナルの再編等の推進)
- ・-18m超の大水深コンテナ岸壁は、**横浜港(南本牧ふ頭)に集中整備**
- ・川崎港においても増大するアジアの輸入貨物を分担

2. 国際コンテナ戦略港湾としての目標と位置づけ

釜山港等に対峙する国際拠点港湾
航路特性を活かした国際ハブポートの実現

3つのターゲット

東日本の
メインポート

釜山港等に対峙する
日本のハブポート

東アジアの
国際ハブポート

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、
産業立地への取組み

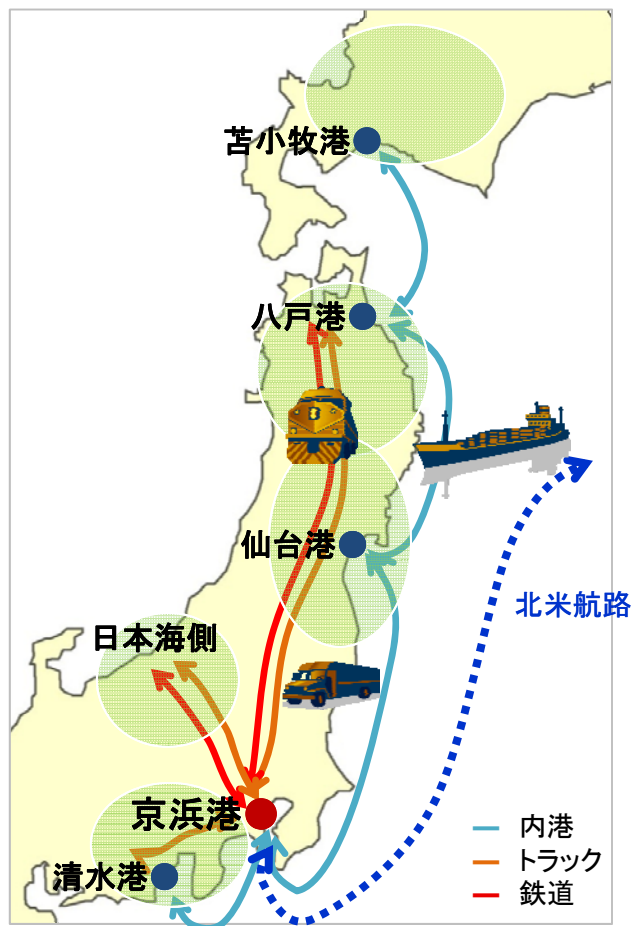
⑧羽田空港再国際化を
活用したSea&Airへの対応

⑨海外への展開
(上海、大連、インド、ベトナム等)

3(1) 3つのターゲットと目標とする貨物量(約1,050万TEU)

1 東日本のメインポート機能の維持

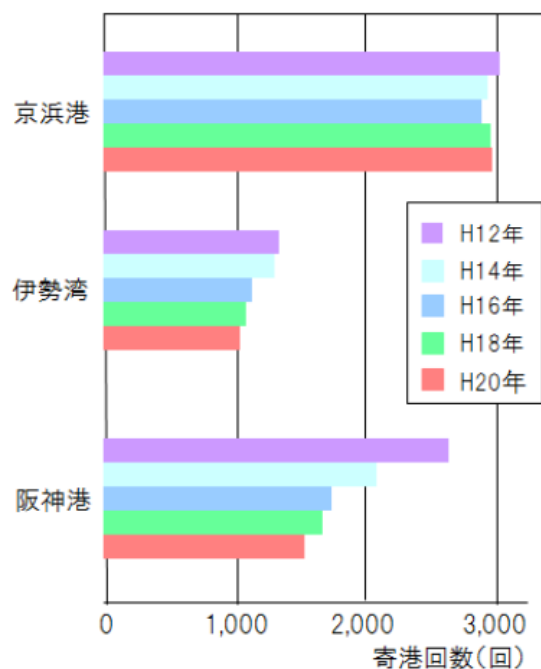
→東日本全域からの貨物の集約



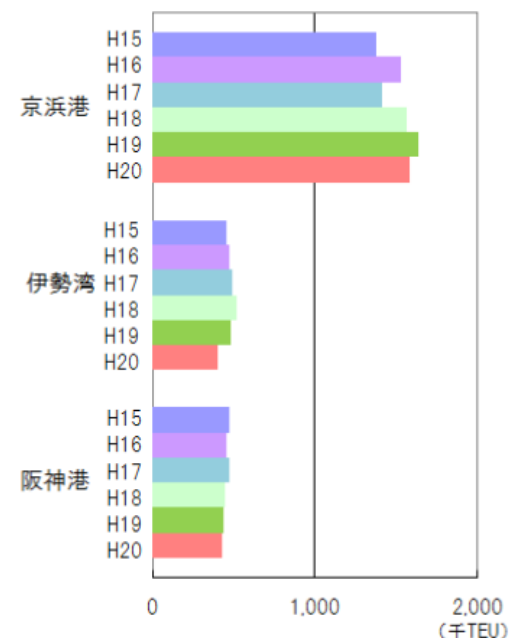
2 釜山港等に対峙する日本のハブポートの実現

→国内主要港発着北米航路貨物の取込み

■北米航路寄港数の推移
～寄港地集約化の進展～



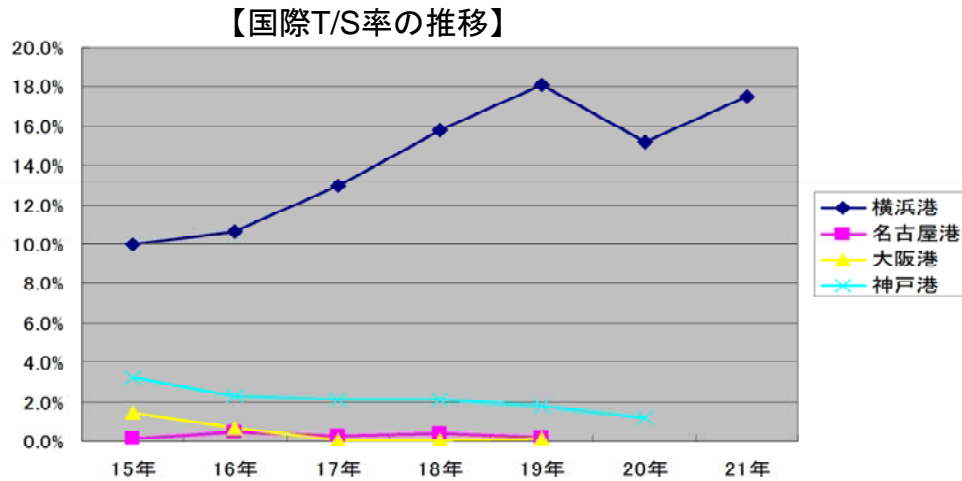
■北米コンテナ貨物の推移
～高まる京浜港のシェア～



3(2) 3つのターゲットと目標とする貨物量

3 東アジアの国際ハブポートの形成 ～釜山港積替え(T/S)貨物の獲得～

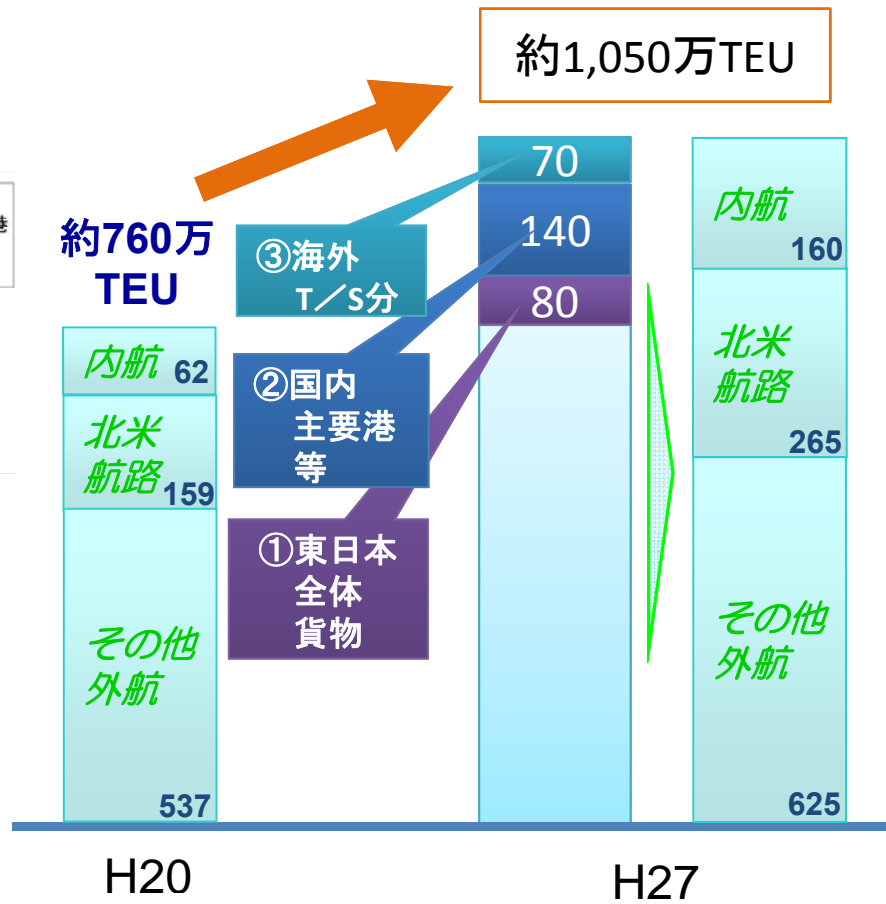
■T/S機能を持つ横浜港



■A社の横浜港を拠点としたT/S

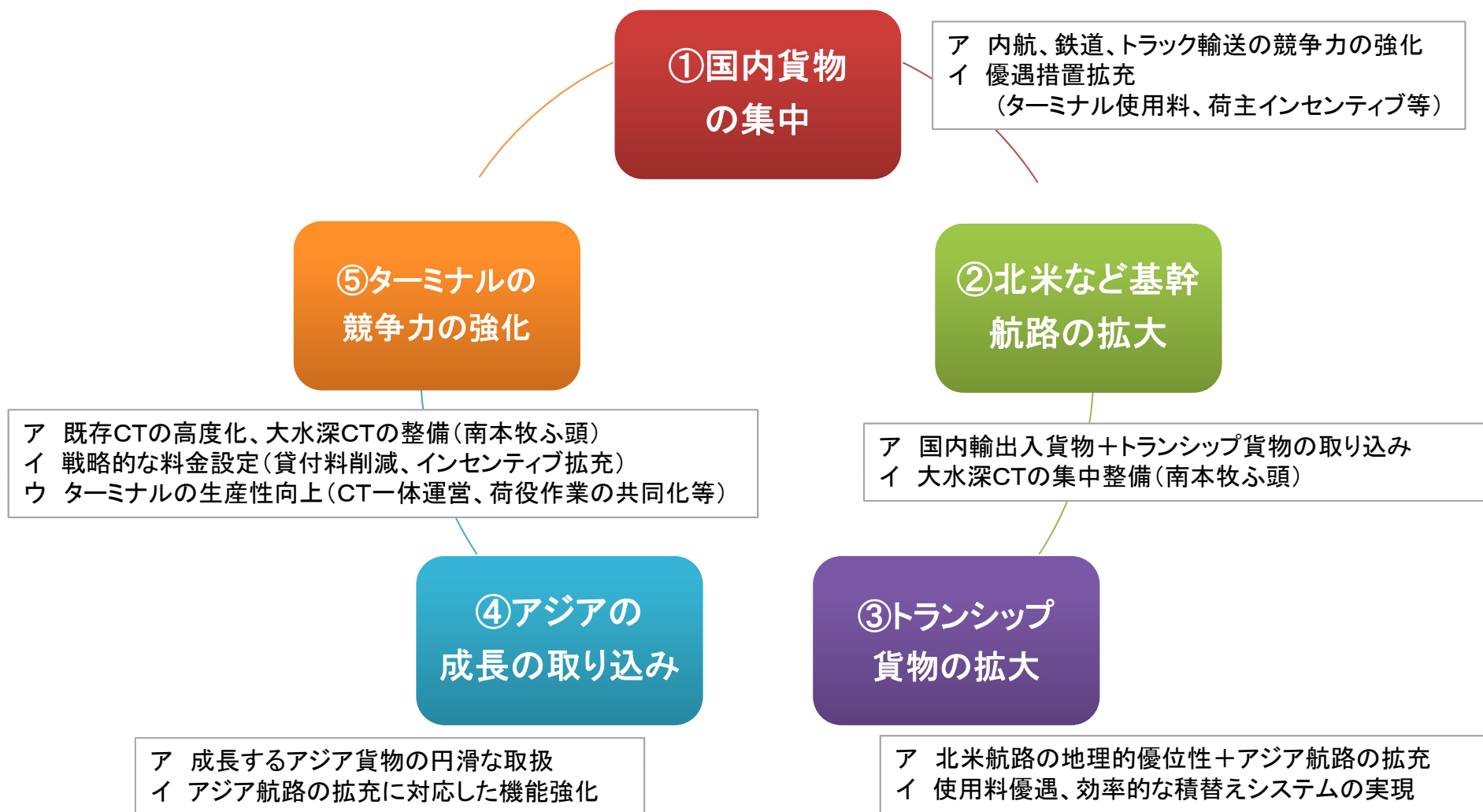


目標貨物量



4. 国際コンテナ戦略港湾の実現のための具体的な方策

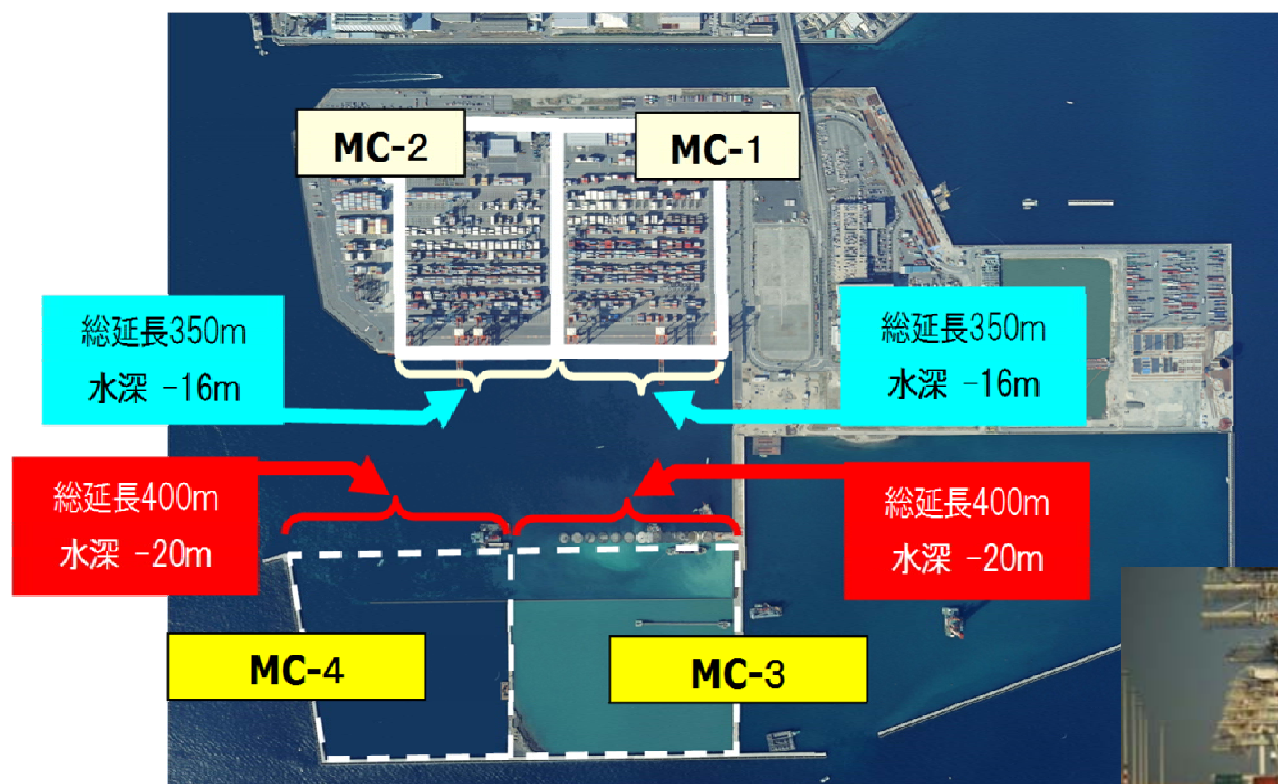
(1) 基本戦略の展開



4. 国際コンテナ戦略港湾の実現のための具体的な方策

(2) 大規模コンテナターミナルの集中整備

- 事業中のコンテナ岸壁の整備、改修を推進
- -18m以上の大水深コンテナターミナルを南本牧ふ頭に整備
【MC-3は平成24年度完成、MC-4は需要動向により着手】



整備手法

- 岸壁全額国庫負担
- ガントリークレーン整備への国庫補助

次世代荷役システム

- 自動化荷役システムの導入
(社会実験)
 - ・ 荷役作業の効率化
 - ・ 作業環境の向上
 - ・ 高齢化対策



自動化ターミナル(ロッテルダム港)

4. 国際コンテナ戦略港湾の実現のための具体的な方策

(3) 基幹航路の維持・強化のためのコスト低減

ア ターミナル貸付料の低減

貸付料(基準額)から4割削減

戦略的な料金設定

- 1 貸付料水準の低減
- 2 優遇策(インセンティブ)
 - ・ボリュームインセンティブ
 - ・基幹航路維持・拡大に向けたインセンティブ
 - ・国際積替え(トランシップ)貨物インセンティブ

条件整備

- 埠頭公社の民営化
(自由度の確保)
- 公共コンテナターミナルと
埠頭会社ターミナルの一体運営
- 貸付料原価の圧縮
- 埠頭会社の経営基盤強化

イ ターミナル貸付料等の柔軟化

柔軟な貸付形態、料金体系を設定

ウ ターミナルの生産性向上支援

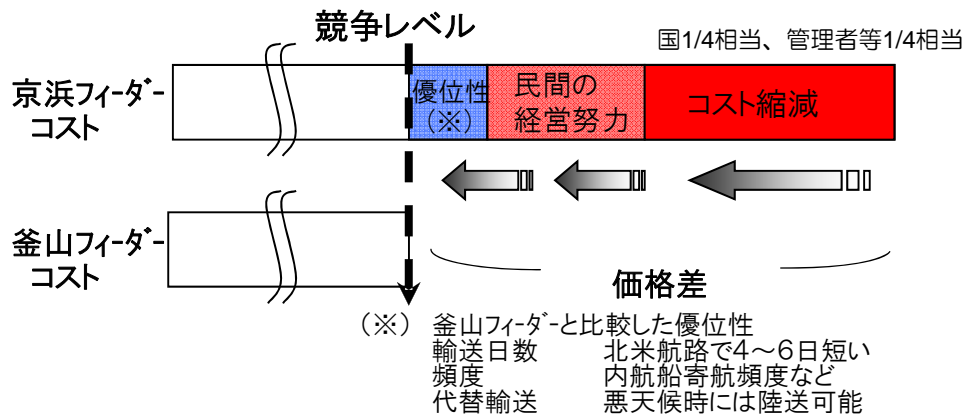
ゲート前混雑の解消、
遠隔操作等の荷役支援システム等の導入、
複数ターミナルの一体運営、
荷役の共同化・一元化 など

国際競争力強化

4. 国際コンテナ戦略港湾の実現のための具体的な方策

(4) 基幹航路の維持・強化のための広域からの貨物集約

国内集荷力強化のためには、内航フィーダーの競争力強化が最重要



〈管理者等の取組み〉

- 内航優先岸壁、荷役機械の確保
- 国内各港との連携強化
- 静脈物流への対応(ベースカーゴ確保)



〈国による支援〉

- ◆ 規制緩和
 - ・ 税制優遇措置
 - ・ 暫定措置事業適用除外
- ◆ 国庫補助
 - ・ 内航輸送支援(助成制度等)

- ① ターミナルコスト低減【拡充】
内航フィーダーインセンティブ
- ② 大口荷主補助制度【新規】
釜山港→京浜港 利用転換分
- ③ 港内横持ち費用の支援【新規】

4. 国際コンテナ戦略港湾の実現のための具体的な方策

(5) 戦略的な港湾経営～CTの再編、一体運営の推進～(横浜港)

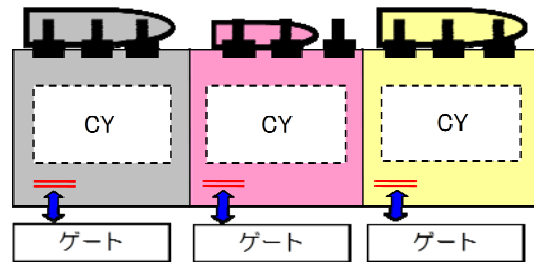
グループ化によるターミナルの一体運営



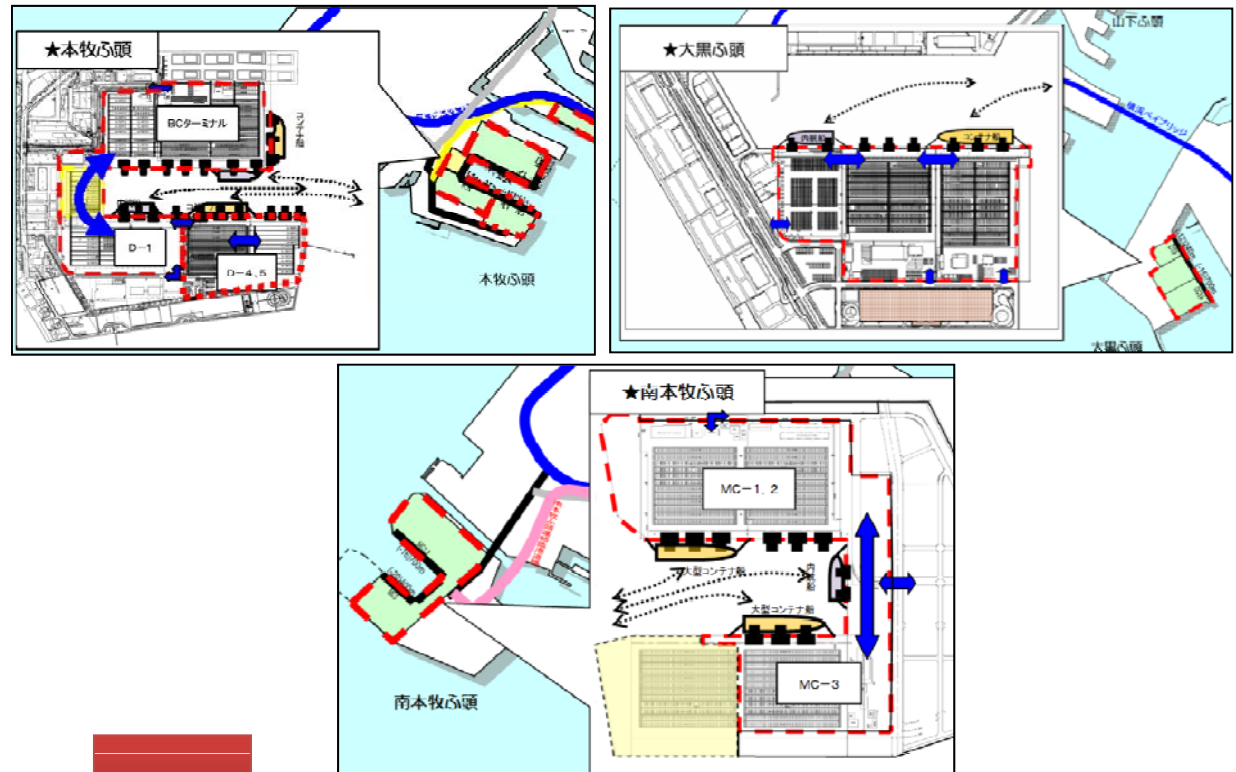
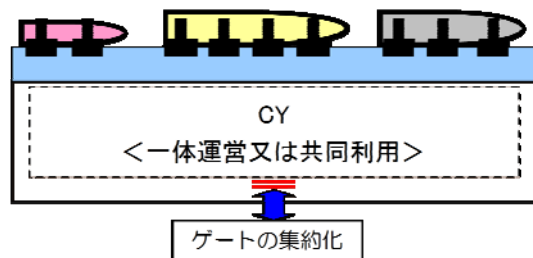
生産性の向上

◆ターミナル一体運営のイメージ図

※コンテナターミナル単位で専用使用



※岸壁、ガントリークレーンの公共化、
バースウィンドウの効率利用



- ・荷役の共同化
- ・外内貿の一体運用
- ・アジア航路の多頻度寄港などへの対応
- ・バースウィンドウの確保によるトランシップ機能の向上

4. 国際コンテナ戦略港湾の実現のための具体的な方策

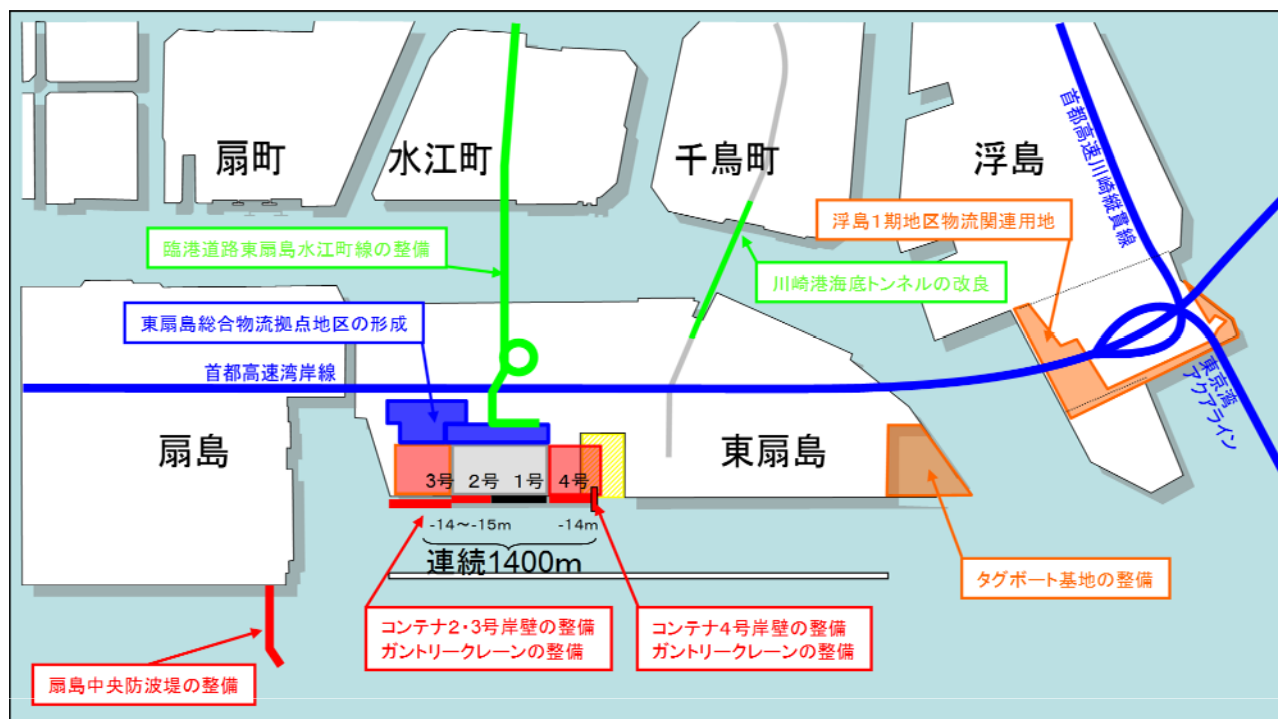
(5) 戦略的な港湾経営～CTの再編、一体運営の推進～(川崎港)

連続バースの活用



外内貿の一体利用

◆川崎港コンテナふ頭の機能強化



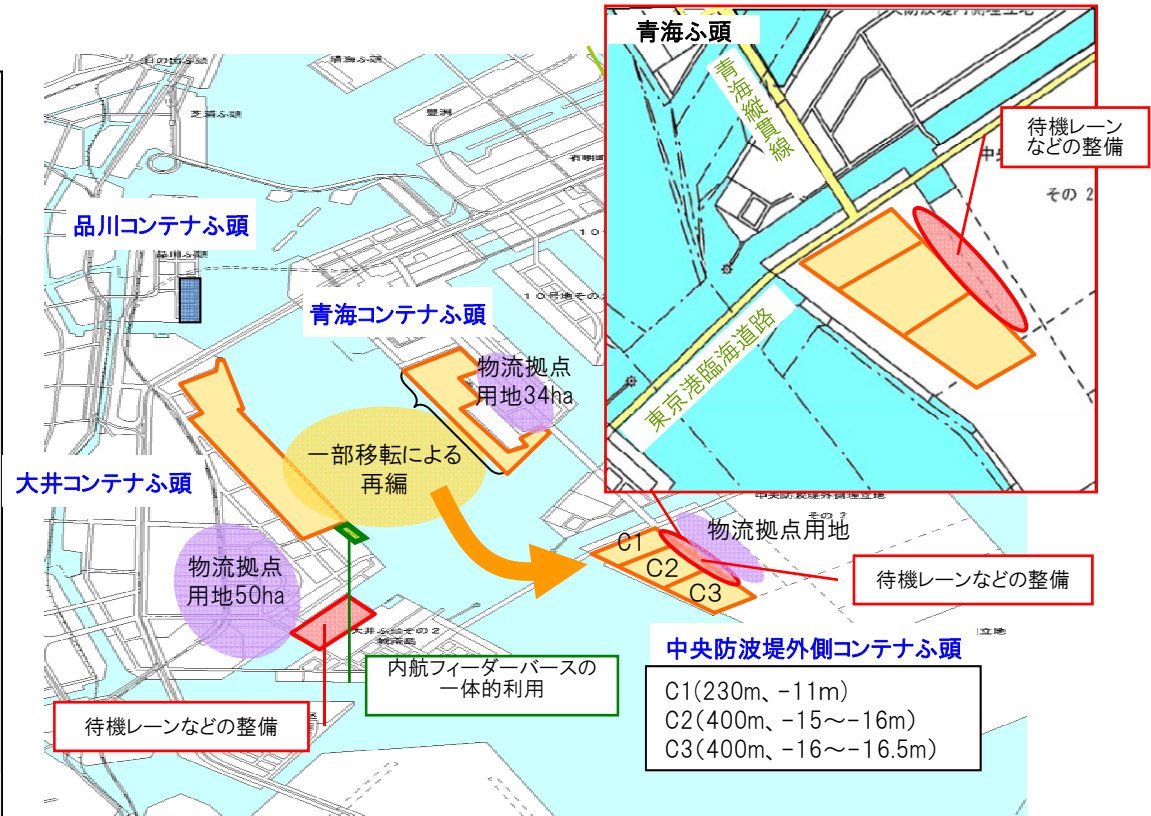
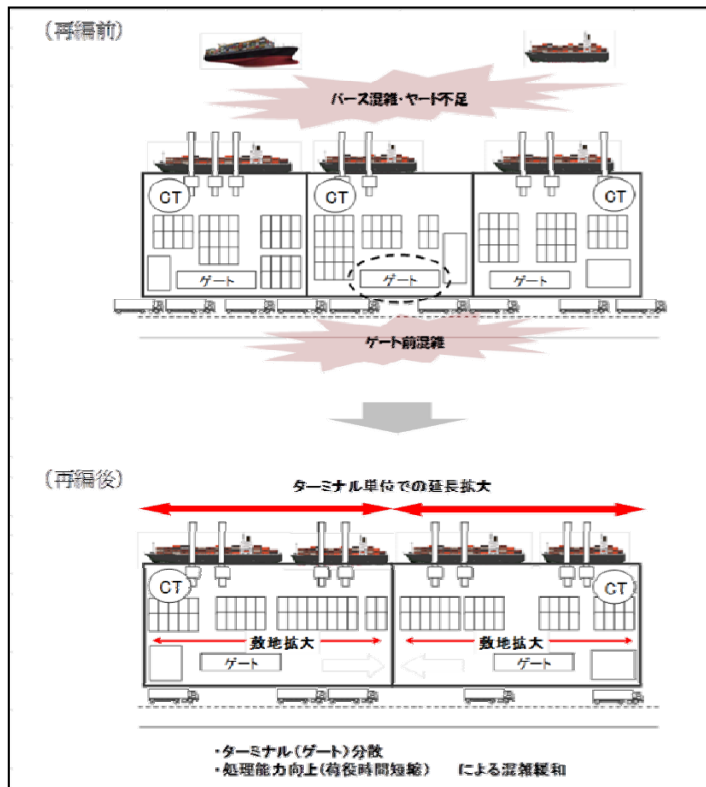
- ・アジア航路貨物増大への対応
- ・内航フィーダー船への円滑な対応

4. 国際コンテナ戦略港湾の実現のための具体的な方策

(5) 戦略的な港湾経営～CTの再編、一体運営の推進～(東京港)

ターミナル再編による生産性向上

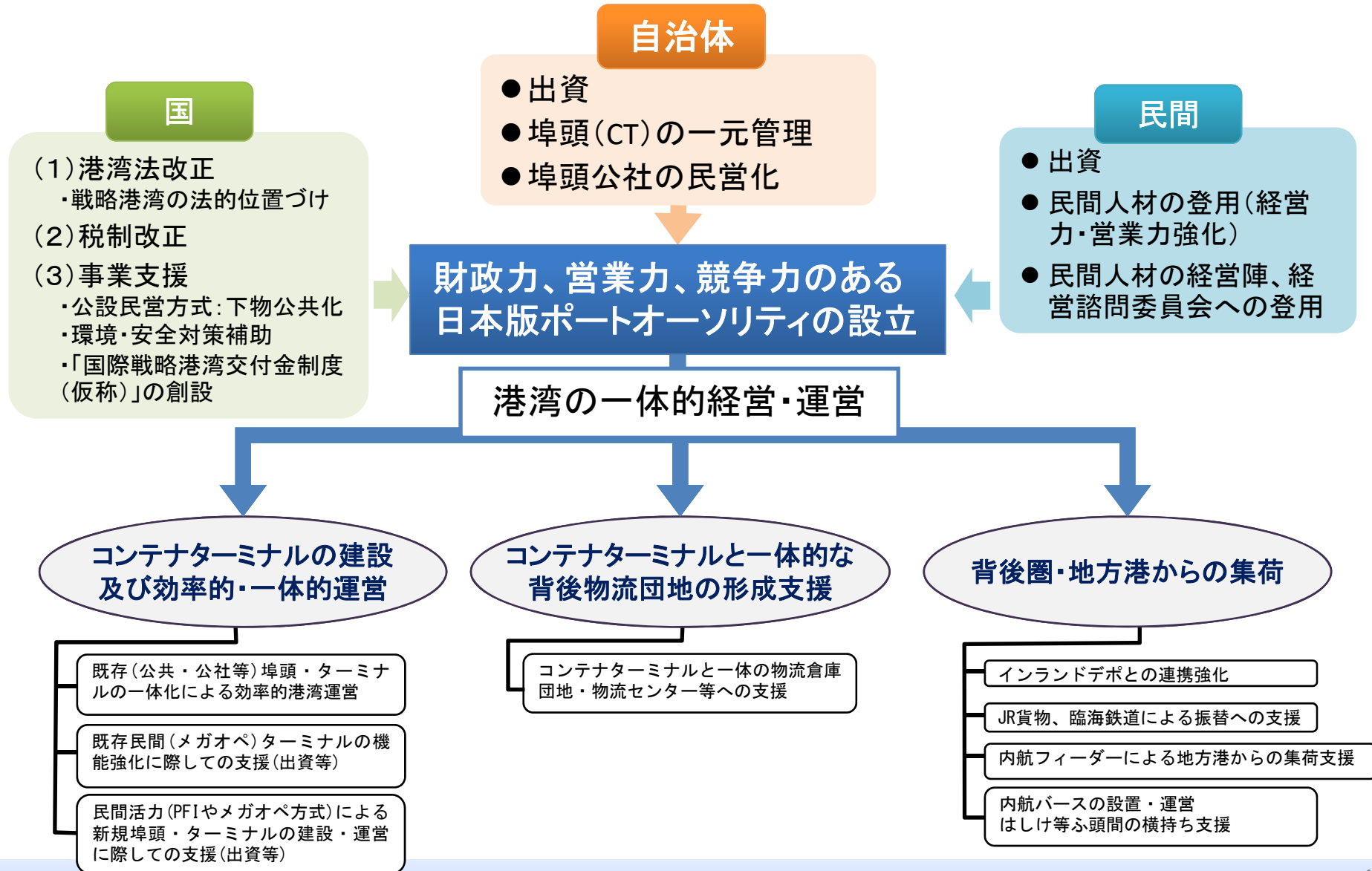
◆ターミナル再編イメージ図



- ・連続バースの特性を最大限に活かしたターミナル間の相互融通
- ・外内貿の一体運用
- ・アジア航路の多頻度寄港などへの対応

5. 国際コンテナ戦略港湾の実現のための体制

(1) 日本版ポートオーソリティの構築



5. 国際コンテナ戦略港湾の実現のための体制

(2) 三港のコンテナターミナルの一体的な経営の実現 ／スピーディ・着実な実施

平成26年度 東京・横浜港の埠頭会社の経営統合

【実現に向けての手順】

東京港埠頭公社の民営化	済
横浜港埠頭公社の民営化	{ ・民間人材 ・民間出資
川崎港 指定管理者制度の導入	

※ 平成22年度に日本版ポートオーソリティの枠組み構築

東京湾全体の一体的な経営主体の構築

6. 国への制度要望

◎京浜港国際コンテナ戦略港湾総合特区(仮称)の設置

～国際コンテナ戦略港湾の実現に向け、京浜港のみ対象に規制緩和、税制優遇、国費の重点配分(民間事業者への支援を含む)を行う特区を創設

【国際コンテナ戦略港湾及び港湾経営主体の法的位置づけ】

【港湾利用コストの低減】

- ・岸壁の公共化、ガントリークレーンへの国費導入
- ・荷役の高度化に対する支援制度の創設
- ・-18m超岸壁の全額国費による整備

【民の視点からの港湾経営の実現】

- ・「特定外貿埠頭の管理運営に関する法律」の適用緩和
- ・港湾経営主体に対する税制優遇措置
- ・港湾経営主体等に対する一括交付金制度の創設

【内航フィーダーの輸送力強化】

- ・内航海運暫定措置事業の適用除外、建造費助成制度の創設
- ・石油石炭税(燃料油)の非課税化
- ・内航フィーダー航路の運航支援
- ・内航コンテナ輸送に十分な競争力を確保した上での、総量、寄港地、期間等を限定したカボタージュ規制の緩和

【トラック輸送の強化】

- ・指定道路(三環状道路、横浜環状道路等)の早期整備
- ・首都高速道路における割引制度の創設(社会実験の実施)

【国際コンテナ貨物の確保】

- ・ふ頭内及び指定道路における45フィートコンテナの輸送実現
- ・強制水先制度における対象船舶の引き上げ、PEC制度の日本語要件の撤廃
- ・オンデッキ8段積みに対する荷役の実施