

京浜港 国際コンテナ戦略港湾 計画書(目論見) 概要

国際ハブポートにチャレンジする港

～東京都・川崎市・横浜市～

■ 京浜三港による取組み実績

平成20年3月 広域連携強化に係る基本合意

11月 はしけ入港料 全額減免

平成21年2月 京浜港セミナー開催（東京都内）

4月 コンテナ船入港料の一元化

6月 八戸港との連携に関する協定締結

9月 京浜港利用促進セミナー開催（群馬県太田市）

12月 京浜港連携協議会の設置

1 京浜港の概況



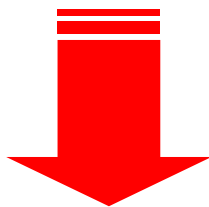
- ・コンテナターミナル等港湾施設の
高い集積
- ・倉庫等ロジスティック施設の集積
- ・高速道路IC、貨物鉄道駅等との近接
- ・主要ふ頭間の高い連絡性

1(1) 目標年次におけるコンテナ貨物の集積

今後とも増加が見込める背後圏、三環状道路、内航フィーダー輸送の拡大により京浜港のコンテナ貨物を集積する。

【コンテナ取扱量と目標値】

H20現在: 約700万TEU (うち北米航路分約160万TEU)

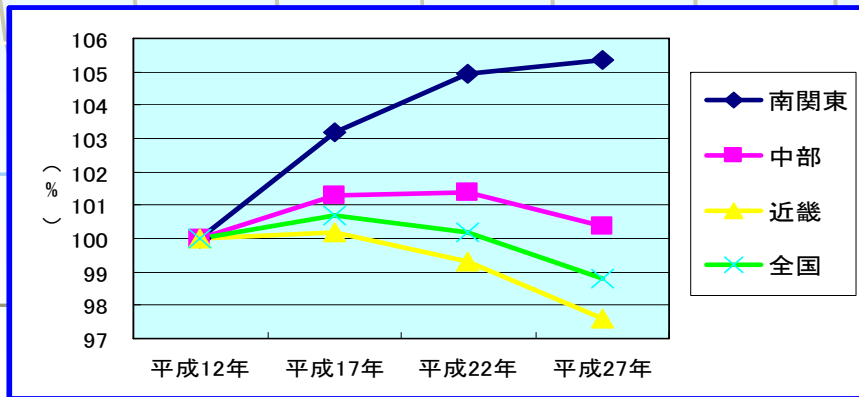


『貨物増要因』

- ①首都圏4,000万人の消費人口
- ②国内の3割近いシェアを持つ製造品出荷額
- ③背後圏からの更なる貨物集中 等

H27目標値: 約1,000万TEU (うち北米航路分約260万TEU)

【首都圏の人口増加】



資料 平成12年における人口を100とした増減率
(国立社会保障・人口問題研究所より)

【充実した基幹航路網: 寄港数】

	全国	京浜	阪神	伊勢湾
北米	24	24	12	9
欧州	4	3	4	3
地中海	1	1	1	0
合計	29	28	17	12

1(2) -18m超の大水深バースの確保①

建設中の岸壁水深-20mの横浜港南本牧ふ頭MC-3コンテナターミナルが平成24年度に完成予定。



※将来、さらなる大型化などにより需要が生じた場合には、南本牧MC-4、中央防波堤外側コンテナターミナル等での対応も検討していく。

1(2) -18m超の大水深バースの確保②

水深-15m以上の岸壁を有するコンテナふ頭(平成27年時点)

	コンテナふ頭名	水深	岸壁延長	奥行	備考
既設					
東京港	大井コンテナふ頭(01~07バース)	-15m	2,354m	(平均)480m	-16mに増深整備中
	青海コンテナふ頭(A2~A4バース)	-15m	1,050m	(A0~A4平均)440m	-16mに増深整備中
	中央防波堤外側コンテナふ頭(C2)	-16m	400m	500m	25年度完成予定
横浜港	大黒ふ頭(C3・C4コンテナターミナル)	-15m	700m	500m	
	本牧ふ頭(D4・D5コンテナターミナル)	-15m	700m	400m	D4再整備中
	同 (BCコンテナターミナル)	-16m (-13m)	390m (1,000m)	500m	CD間埋立・BC2整備中
	南本牧ふ頭(MC-1,2コンテナターミナル)	-16m	700m	500m	
	同 (MC-3コンテナターミナル)	-20m	400m	400m	24年度完成予定
事業中					
東京港	中央防波堤外側コンテナふ頭(C3)	-16.5m	400m	500m	
川崎港	東扇島ふ頭(コンテナ2号岸壁)	-15m	350m	350m	
計画					
東京港	新海面処分場(C4)	-16.5m	420m	500m	
横浜港	南本牧ふ頭(MC-4コンテナターミナル)	-20m	400m	400m	

2 国際コンテナ戦略港湾としての目標と位置づけ

京浜港共同ビジョン(H22.2策定)

【基本戦略】

合理的かつ効果的な
施設及び機能の配置

貨物集荷策、港湾機能
向上策の展開

京浜港の一体的な
経営の推進

基幹航路維持・強化のための貨物集荷を図るための
コンテナ物流における3つのターゲット

- I 東日本のメインポート機能の維持
- II 釜山港等に対峙する日本のハブポートの実現
- III 東アジアの国際ハブポートの形成

「京浜港の総合的な計画」
の策定による役割分担の
明確化(H23策定)

基幹航路維持・強化のため
のコスト低減・貨物集荷策

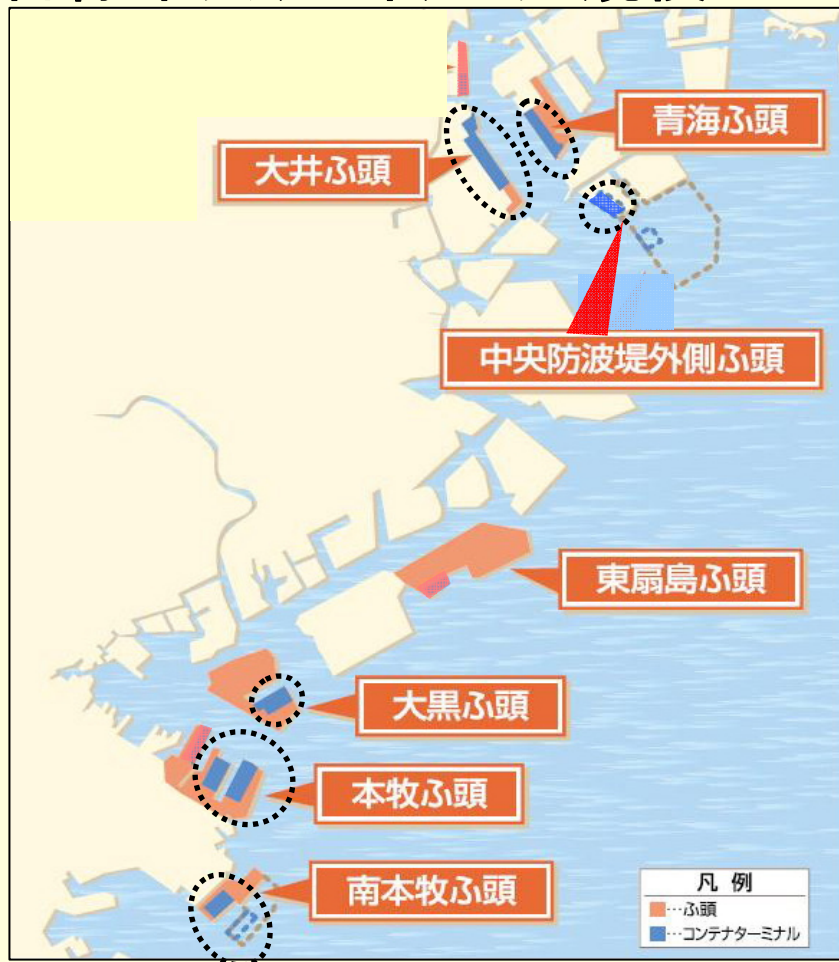
ポートオーソリティの設立
を視野に入れた実質的な
一体的経営の実現

3 国際コンテナ戦略港湾の実現のための方策

-1 基幹航路維持・強化のためのコスト低減

(1) 大規模コンテナターミナルの整備

目標年次(27年)の大規模CT



水深-15m以上の岸壁等(27年時点)

港名	ふ頭	バース数	水深	岸壁延長(計)
東京港	大井	7	-15m	2,354m
	青海	3	-15m	1,050m
	中防外側	1	-16m	400m
川崎港	東扇島	1	-14m	431m
横浜港	大黒(C3・4)	2	-15m	700m
	本牧(D4・D5)	2	-15m	700m
	同(BC)	1	-16m	390m
	南本牧(MC-1・2)	2	-16m	700m
	同(MC-3)	1	-20m	400m
計		20	-	7,125m

※ その他、東京港、川崎港、横浜港で事業中

3-1(2) ターミナルコストの低減

埠頭会社

具体策

- ターミナル貸付料のさらなる低減
- 戦略的な料金設定
 - ・基幹航路を寄港させる船会社の優遇
 - ・大量取扱者に対するレベニューシェア方式の導入
 - ・横持ち輸送に対する負担軽減 など
- ターミナルの生産性向上に向けた支援
 - ・ゲート前混雑の解消に向けた取組
 - ・遠隔操作等の荷役支援システム導入

前提

- 埠頭会社の経営自由度確保
 - ・埠頭公社の民営化
(東京港実施済、横浜港H24年度予定)
 - ・法的規制の緩和 など
- 埠頭会社の経営基盤強化
 - ・土地等の現物出資(横浜港)
 - ・既存施設の公設民営化
 - ・両会社の経営統合等 など

税制優遇措置等

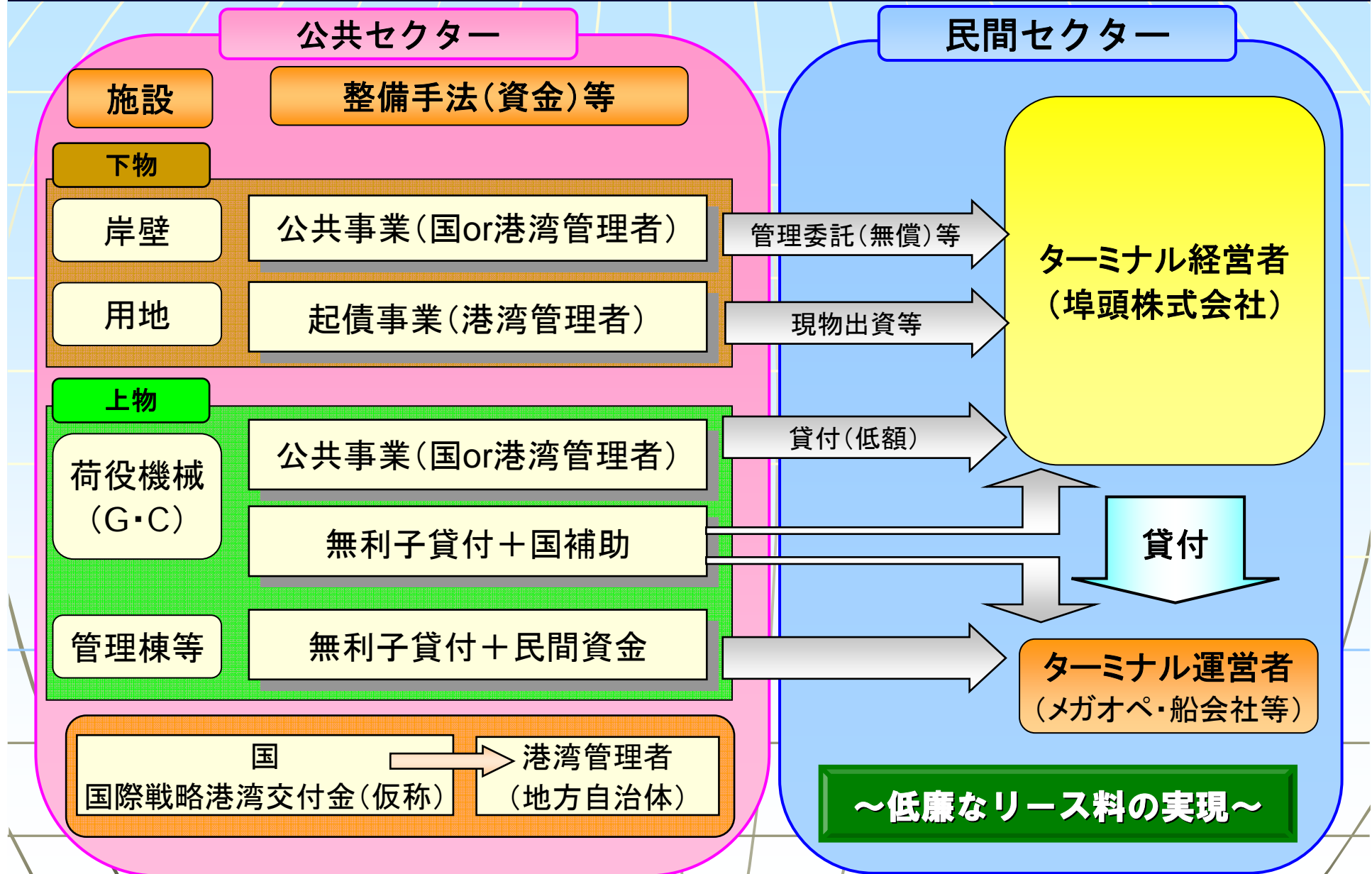
国

国際戦略港湾交付金制度(仮称)の創設

支援・関与

港湾管理者

(2)② ターミナルコストの低減に向けた事業方式(提案)



3-1(3) ロジスティクス用地の低廉化 (4) 我が国への追加寄港時間の短縮その他

ロジスティクス用地の低廉化

港湾管理者

物流機能高度化に向けた支援の検討

- ・土地使用料の軽減
- ・高機能物流施設の整備への補助 など

かわさきファズ物流センター



45ftコンテナ輸送によるふ頭内物流施設の優位性の確保

国

- ・国際戦略港湾交付金制度(仮称)による港湾管理者への財政支援措置
- ・民間事業者への補助・税制優遇などの創設・拡充

追加寄港時間の短縮等

港湾管理者

- ・高機能荷役機械の整備等による荷役効率の向上

国

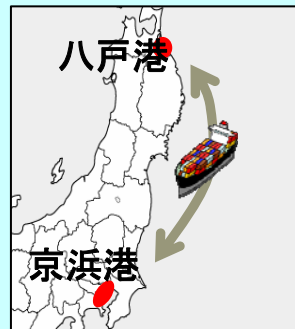
- ・東京湾口におけるAISを活用した大型船の運航サポート
- ・東京湾内の航行における速度規制の緩和

3-2 基幹航路維持・強化のための広域からの貨物集荷 (1) 内航フィーダーの活性化による集荷力強化

港湾管理者

- ・使用料優遇措置拡充
- ・内航船用岸壁の確保
- ・国内港との連携拡大

(H21.6
八戸港との
協定締結)



国

- ・税制優遇
(石油石炭税・固定資産税)
 - ・内航コンテナ船大型化への支援
 - ・新規航路開設支援
 - ・内航航路の充実による
地方港活性化
- +
- 内航競争力を確保した上で、
カボタージュの限定的緩和

料金面での競争力強化、リードタイム短縮に伴う
内航フィーダーの活性化

3-2(2) トラック・鉄道の輸送力アップによる集荷力強化

国

・三環状等の整備



・首都高の料金負担軽減
(社会実験)

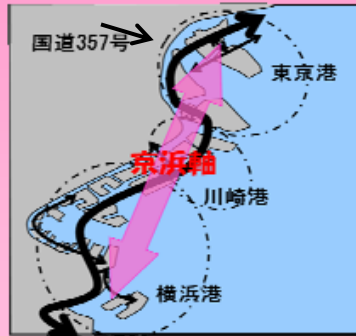
港湾管理者

- ・臨港道路の整備
- ・ゲート周辺混雑の緩和(ICP活用等)
- ・インランドポートの利用・拡大

道路ネットワーク強化・拡充
による輸送効率向上

トラック

・“京浜軸”として
国道357の早期整備



国

- ・海コン取扱インフラの整備
- ・海コン輸送における
ボトルネック(トンネル等)解消
- ・貨物輸送便ダイヤの確保

港湾管理者

- ・鉄道利用貨物のゲート優先入場

輸送環境の整備による
利用促進

鉄道

3-3 その他荷主へのサービス向上①

24時間化の推進

第1フェーズ～ 平成27年

- ・ゲートオープン時間柔軟化
(国実証実験の実施)
- ・ストックヤード活用・促進

効果検討を踏まえ移行

第2フェーズ～ 平成32年

- ・ゲートオープン時間拡大への取組
- ・遠隔操作などの荷役支援システムの導入支援(事業者負担軽減策)
- ・厚生施設等、働きやすい環境整備に向けた取組の推進

総物流コストの低減

港湾管理者

点在するバン・シャーシープールの集約や高機能バン・シャーシープールの整備

タグボート基地の効率的な配置
(川崎港東扇島へ新規整備)



国

強制水先基準の緩和

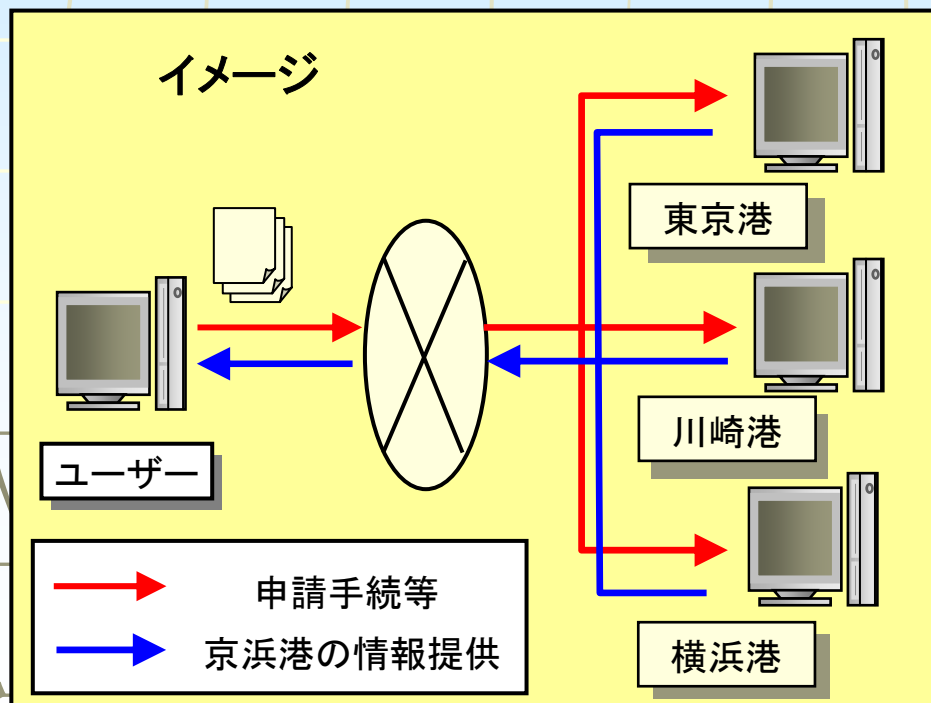
コンテナバージ
を利用した湾内
輸送拡充・強化

3-3 その他荷主へのサービス向上②

情報化の推進

港湾管理者

- シングルウィンドウへの対応手続の拡充
- 三港共同ポータルサイトの開設・運営
- 統計手続の簡素化・京浜港統計の発信等



三港の一体的な取組み

港湾管理者

- 横持ち輸送の効率化・円滑化
・コンテナバージを利用した湾内輸送の強化・拡充



- ・ 鉄道を利用した京浜港間輸送

- バンプールの共同化による用地の有効活用

国

- ・ 京浜軸となる国道357号の整備促進

3-4 環境・セキュリティ対策

(1) セキュリティ水準の高い効率的な国際物流の実現

(2) 環境への配慮

セキュリティ水準の向上

港湾管理者

- ・改正SOLAS条約に基づく保安対策強化
(出入管理情報システムの導入に向けた取組み等)
- ・密輸密入国対策、災害対策の連携強化
- ・コンテナトレーラー横転事故対策

国

- ・出入管理情報システム導入に向けた財政支援措置等

環境への配慮

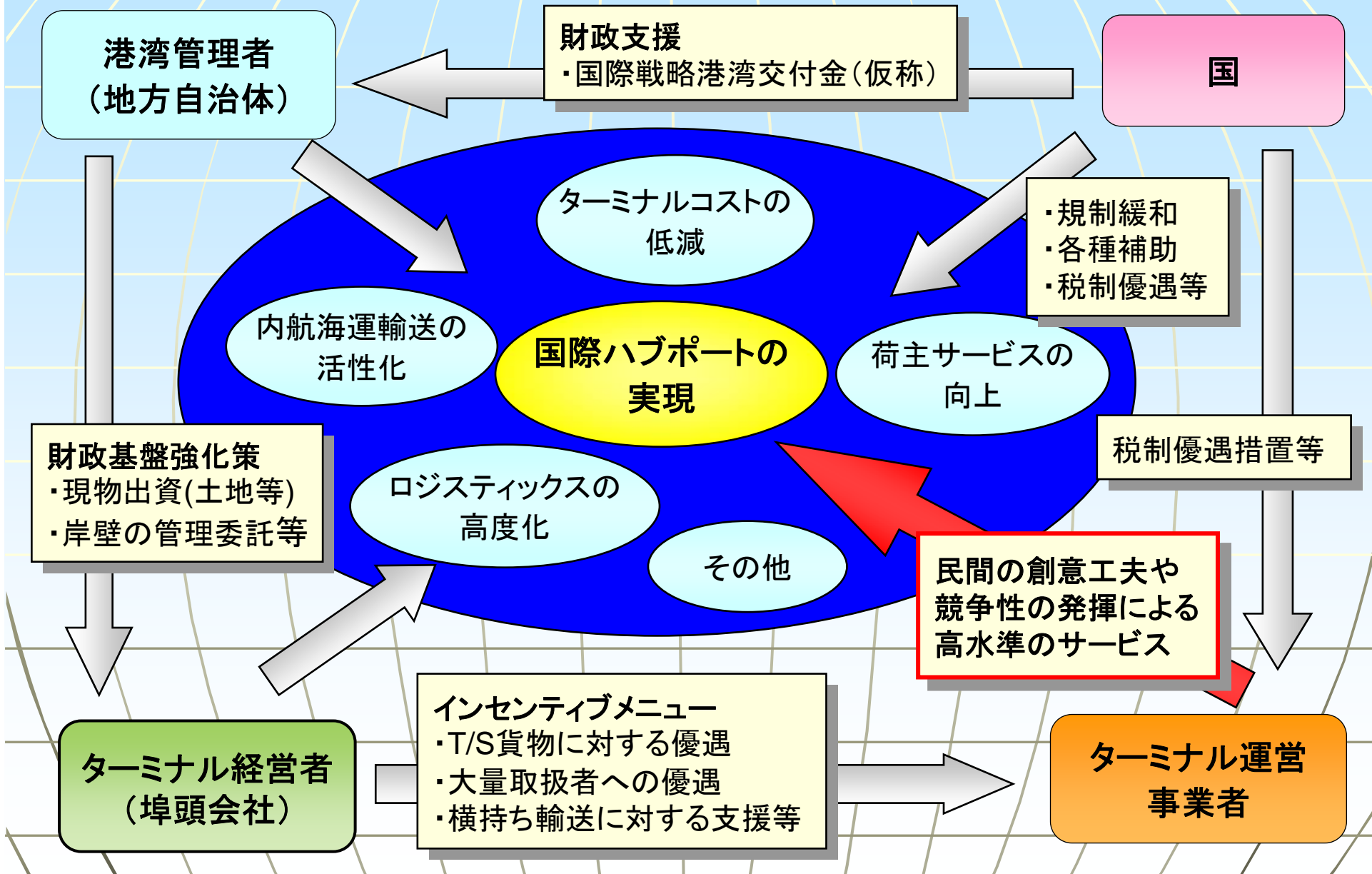
港湾管理者

- ・環境に配慮した輸送形態の推進
(グリーン物流、輸送システムの効率化の推進等に対する使用料優遇措置)
- ・停泊中の船舶への陸上電力供給設備の導入
- ・温室効果ガス排出総量削減義務と排出量取引制度の導入(東京港)

国

- ・ハイブリッド型荷役機械の導入等、環境負荷低減の取組みに対する支援

3-5(2)民間の創意工夫や競争性をいかした国際ハブポートの実現



4 国際戦略港湾の実現のための体制 (1) 京浜港の一体的経営主体の構築

東京港・横浜港の
埠頭会社(公社)
各港CTの一元管理

東京港埠頭(株)と
横浜港埠頭公社の連携

横浜港埠頭公社
民営化

川崎港CTにおける
指定管理者制度導入

埠頭会社を中心とした
三港のコンテナターミナルの一体経営体制構築
①戦略的な・柔軟なターミナル経営・利用者誘致
②スケールメリットを生かした効率的経営
③民間ターミナル運営者との連携

目標年次
H27時点

次段階で一体的経営主体の構築(両埠頭会社の経営統合等)

将来的に東京湾全体の一体的経営主体の構築
(含むポートオーソリティ化)

4(2) 具体化にあたっての推進体制

国際競争に勝ち抜くため、三港一体となった連携体制を確立

済

京浜港
広域連携
推進会議

学識経験者
海運関係者
三港の港湾
関係者など
により構成

H20.11.10
設立

京浜港
連携協議会

- ・地方自治法による法定協議会
- ・京浜港の総合的な計画の策定
- ・京浜港の一体的な経営に係る連絡調整

※H21.12.25設置

京浜港
事業提携委員会

- ・東京港埠頭(株)と横浜港埠頭公社の連携協議の場
- ・共同事業の実施
- ・共同調達 など

⇒利用者サービスの向上

※H21.12.25設置

京浜港
広域連携推進
議員連盟

東京都・川崎市・横浜市
の議会の有志議員により

H20.9.18
設立

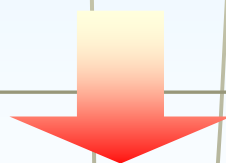
「京浜港経営協議会」(H20.9.18設置)

5 必要な予算 (1) 施設整備の基本的な考え方 (2) 施設整備に必要な予算

施設整備の基本的な考え方

- 既存施設の有効活用
→ コンテナターミナルの改良(岸壁の増深、ターミナルの拡張等)
- 増加するコンテナ貨物の対応・コンテナ船の大型化への対応
→ コンテナターミナルの整備
- 京浜港内の円滑な連絡・背後圏との円滑な接続による集荷力強化
→ 臨港道路、内航フィーダーバースの整備

施設整備に必要な予算



平成27年度までに必要な事業費 約2,400億円の見込み