

平成23年度フォローアップ 国際戦略港湾京浜港 取組状況

横浜市・川崎市・東京都
(財)横浜港埠頭公社・東京港埠頭(株)

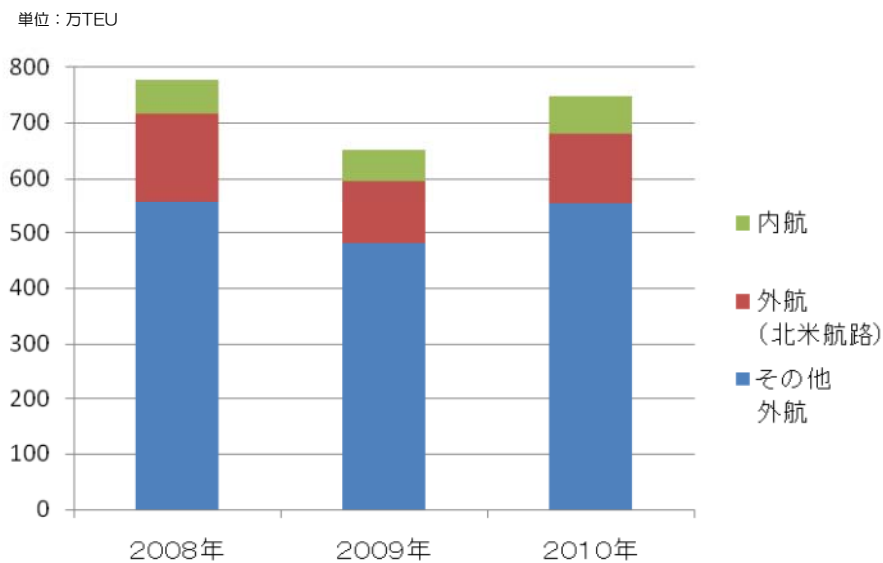
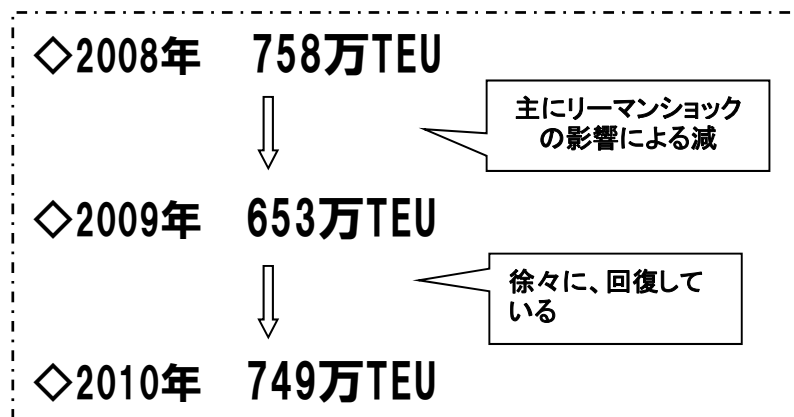


平成23年7月14日

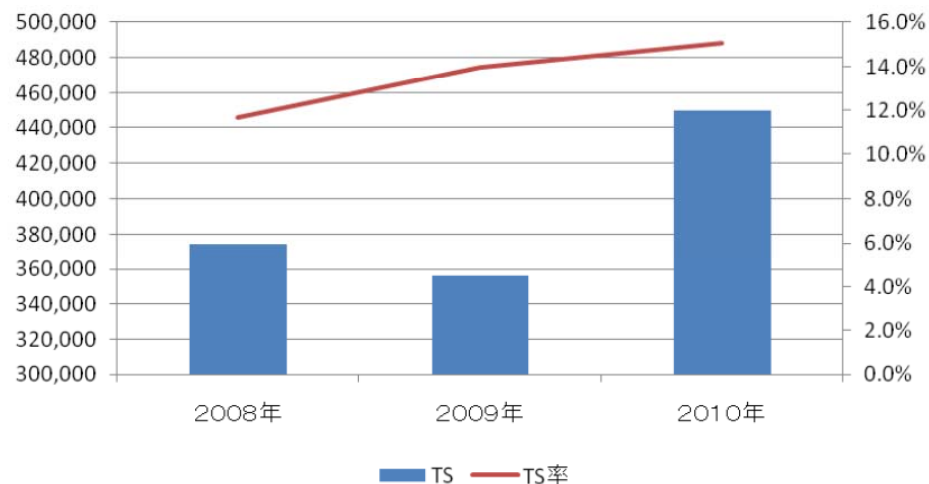
Port of Keihin

1. 貨物量等の現状

(1) コンテナ貨物取扱個数〔京浜港〕



(2) 国際トランシップ貨物量〔横浜港〕



| | 外貨コンテナ貨物 総計(TEU) | トランシップ 貨物量(TEU) | トランシップ 貨物率(%) |
|--------------|---------------------|--------------------|------------------|
| 2008年 | 3,203,871 | 374,438 | 11.7 |
| 2009年 | 2,555,237 | 356,110 | 13.9 |
| 2010年 | 2,988,555 | 449,816 | 15.0 |

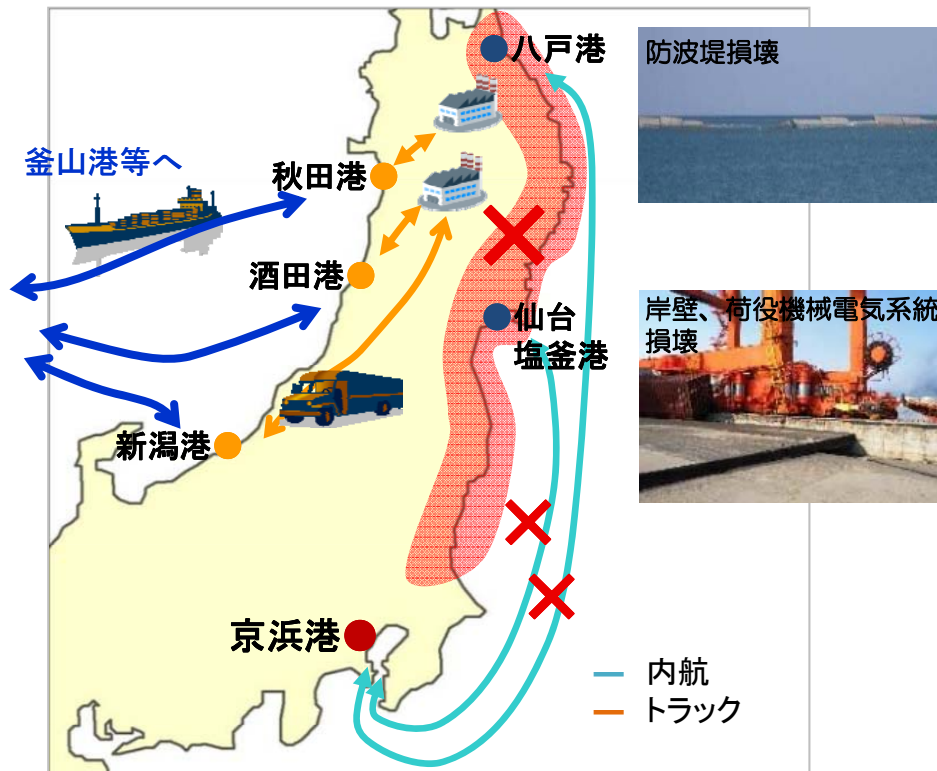
単位：TEU

■ TS — TS率

2. 東日本大震災による影響

- 太平洋側港湾被災による既存航路の休止（荷主は、代替として、日本海側港湾利用、陸送 など）
- 福島第一原子力発電所の事故発生による放射能汚染風評被害、電力供給不足

太平洋側港湾の被災



福島第一原子力発電所事故

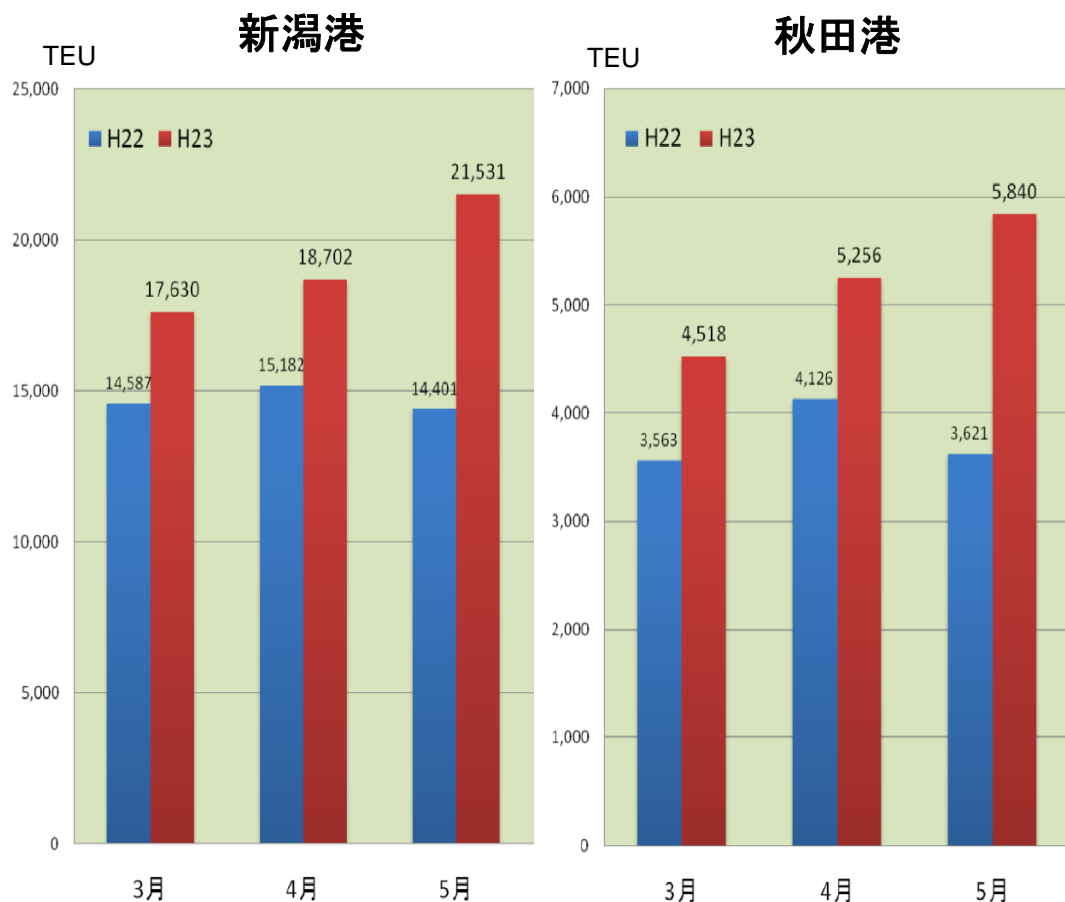


2. 東日本大震災による影響 ～物流の変化～

- 太平洋側港湾の被災により、日本海側諸港に貨物がシフト
- 荷動き増大により、日本海側港湾に寄港する外貿コンテナ航路の便数が増加

コンテナ取扱個数 (H22・23)

航路数の推移



出典:新潟県・秋田県

新潟港

| | 震災前 | 震災後 |
|---------|-----|-----|
| 韓国航路 | 20 | 24 |
| 中国航路 | 12 | 8 |
| 韓国・中国航路 | 8 | 16 |
| 合計 | 40 | 48 |

秋田港

| | 震災前 | 震災後 |
|------|-----|-----|
| 韓国航路 | 20 | 28 |

2. 東日本大震災による影響 ～ 原発事故による被害、電力不足対策 ～

原発事故の発生

- ・放射能汚染を海外荷主・船社が不安視、「抜港」や「トランシップを他港へシフト」
- ・放射線測定費用等、京浜港利用者のコスト増
- ・電力不足に伴い、荷役機械やリーファー用電源の確保など、港湾機能の維持に影響を与える恐れ

【京浜港の取組み】

- 原発事故の発生に伴う課題に対して適切に対応し、京浜港の利用者が抱える「安全・安心」に関する懸念を払拭することで**国際ハブポートとしての信頼回復を図る。**

（放射線の懸念を払拭する対策）

平成23年3月～

- ◆ 放射線・放射能（大気、海水、輸出コンテナ）を測定し、結果をHP等で公表。
- ◆ 船会社等へのメッセージ送付や訪問。

平成23年4月～

- ◆ 国ガイドラインに基づき、船会社等の測定に対し、港湾管理者・国交省連名で証明書発行 など

（電力不足対策）

平成23年7月～

- ◆ コンテナターミナルへの自家発電機の導入 など



（東日本大震災に対する国の支援を要望）

- ・ 船会社等の放射線測定費用補助、固定式放射線測定器設置補助
- ・ 港湾機能の維持に対する安定した電力の確保（計画停電からの除外）

3. 戦略港湾実現に向けた取組状況

(1) 東日本大震災を踏まえた貨物集荷策の実現

太平洋側港湾の甚大な被害

- ・被災地への緊急支援物資の輸送等、被災地支援策が必要
- ・一部の貨物が日本海側諸港から釜山港等を経由するルートに変更

【被災地支援の取組み】

●京浜港と被災地との緊急支援物資の輸送等のコスト低減

- ・平成23年4月～ 京浜港と被災地港湾を航行する船舶に対し、入港料及び係留施設使用料免除
- ・平成23年6月～ 陸上輸送支援

【釜山フィーダー等への貨物流出阻止に対する取組み】

●京浜港と被災地港湾を結ぶ輸送ネットワークの安定化に向けた支援により、釜山フィーダー等への移行・定着を阻止

- ・内航フィーダー航路の復活支援
- ・鉄道フィーダーの復活支援

安定的な物流体系確保後に、貨物集荷を実施

●三港で連携してコンテナ貨物集荷補助制度を実施

- ・釜山港等からの転換貨物等に対する補助等を行い、平成23年度当初から実施する予定だった補助制度を改めて実施し、京浜港へのコンテナ貨物集荷を促進する。

(安定的な物流体系構築と貨物集荷に対する国の支援を要望)

- ・震災による影響を受けた内航航路の安定化を図るため、内航船社等に対する支援策の実施
- ・東北地方の港湾の早期復興と高速道路料金の無料化（首都高速道路など）
- ・内航運賃の価格競争力を強化するため、船舶建造費補助や税制優遇措置等の実施

3. 戦略港湾実現に向けた取組状況

(2)大規模コンテナターミナルの集中整備 ～南本牧ふ頭MC-3～

●この1年で10,000TEU超積みコンテナ船は、100隻程度発注され、平成26年には基幹航路に投入される ⇒コンテナ船の大型化は続いている



<現段階>

施策の実施

- ・直轄工事(岸壁)の国費負担増[2/3⇒7/10](23年度～)
- <今後>
- ・コンテナヤードの国直轄工事化
⇒行政財産の低廉な貸付料の設定
- ・ガントリークレーン整備の補助制度

利用者への貸付料等低減

コスト低減

高効率なCTの実現

基幹航路維持・拡大

<現段階>

施設整備

- ・迅速な埋立、岸壁・道路整備等の進捗
- <今後>
- ・荷役効率の高いガントリークレーンの整備
- ・一体的な利用の推進

3. 戦略港湾実現に向けた取組状況

(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

イ ターミナルの生産性向上

国際競争力強化

具体的取組

ターミナルコストの低減

- ①新たにインセンティブ制度を拡充
- ②コンテナバージのG/C使用料免除 等



【参考】ロジスティクス用地の低廉化

- ①倉庫用地の地代減額、倉庫事業に対する支援
- ②事業用定期借地権方式による進出企業募集(初期投資負担を軽減) 等

戦略的なターミナル運営

- ①東京港埠頭公社の民営化を達成
- ②横浜港埠頭公社の民営化を推進
→機動的、戦略的な貸付料設定の実現

荷役の一層の効率化

- ①岸壁、荷役機械の相互融通
- ②高機能G/Cの整備(青海ふ頭23年3月～、南本牧ふ頭21年12月)
- ③岸壁、ヤードの改修 等

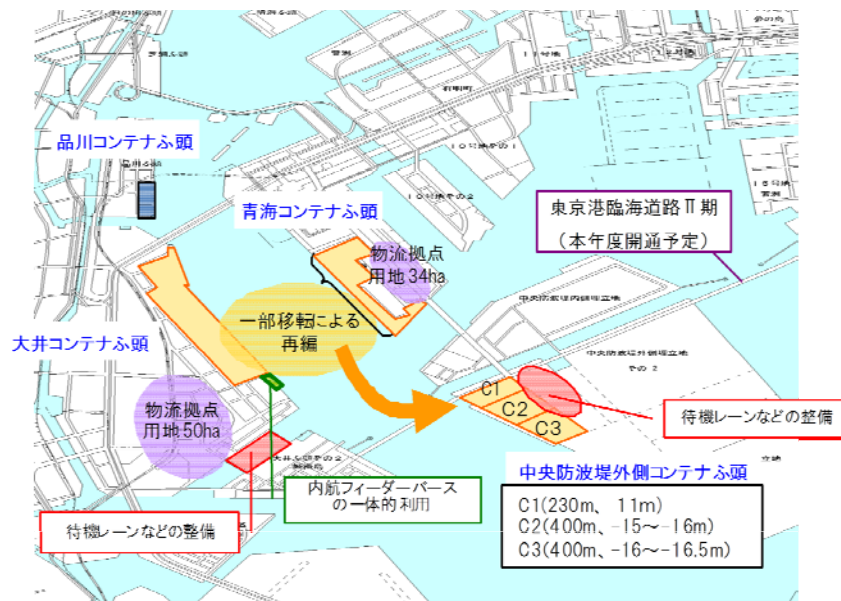
3. 戦略港湾実現に向けた取組状況

(4) 戦略的な港湾経営～CTの再編、一体的運営の推進

東京港

CTの再編

- ◆中央防波堤外側CTの完成にあわせ、既存大井、青海ふ頭借受者の協力を得て当該CTへのシフト
- ◆借受者不在のCTを種地として、機能強化・再編
- ◆中央防波堤外側開発にかかる基本方針を策定



荷役の効率化・一体的運営の推進

- ◆G/Cや係船の相互融通
- ◆G/Cのリプレイス実施(平成23年3月～)
- ◆専用的に貸付けつつ、ターミナルの一体的な運営の推進

<具体的な取組(大井・青海専用CT)>

- ・G/C、係船の相互融通



<具体的な取組(青海公共CT)>

- ・G/Cの4基一括リプレイス
- ・共同借受者による一体的な運営

3. 戦略港湾実現に向けた取組状況

(4) 戦略的な港湾経営～CTの再編、一体的運営の推進

横浜港

CTの再編 ・ 一体的運営の推進

- ◆認定運営事業者による連続バースの一体運営(本牧BC 17年～)
- ◆横浜港埠頭公社による公共CTの一元管理(19年～)
- ◆本牧BCと本牧D突堤を一体的に運営するためのCD突堤間基部の埋立による一体化に向けた検討を実施
- ◆大黒C3、4、T9にて、公社CTと公共CT間の岸壁や荷役機械の相互融通を行い、連続するCT間の効率的利用を推進(大黒T9にて施設整備を実施)
- ◆本牧A突堤やD突堤でも隣接するコンテナターミナルのゲートや岸壁、荷役機械の一体的な使用を推進
- ◆戦略港湾選定後、ブロック単位の一体運営に向けて、ユーザーとの話し合いを開始



4. 国際コンテナ戦略港湾の実現に向けて

京浜港国際コンテナ戦略港湾計画

迅速な対応

東日本大震災による影響
・放射線・電力不足対策
・震災を踏まえた集荷策の展開 等

ハード整備の推進

大規模CTの整備や既存CTの充実強化等

ソフト施策の展開

貨物集荷策やサービス向上策等

組織体制の充実

民の視点を取り入れた一体的経営の推進

総合特区制度の活用

国際コンテナ戦略港湾の実現