

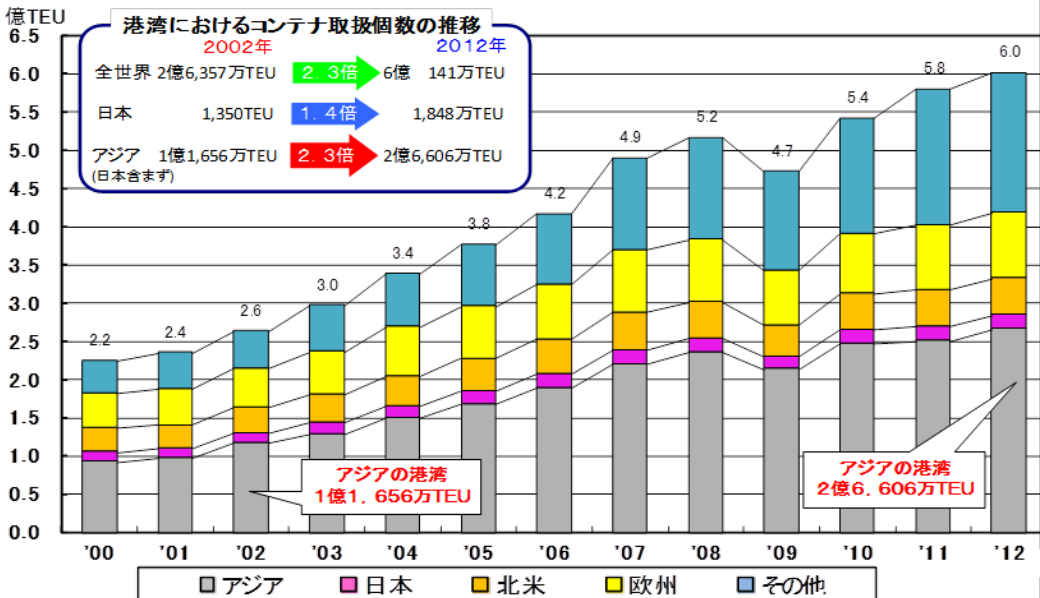
# 国際戦略港湾・京浜港の 港湾計画改訂(コンテナ関係) について

---

1. 我が国を取り巻くグローバルなコンテナ物流の動向	2
2. 我が国における国際コンテナ戦略港湾の取り組み	15
3. 国際戦略港湾・京浜港の港湾計画改訂(コンテナ関係)の 基本的な考え方(東京都、川崎市、横浜市)のポイント	24
(1)京浜港の目指すべき姿	24
(2)京浜港に求められる機能	26
(3)各港が担う機能及び一体的な経営の推進	30

# 1. 我が国を取り巻くグローバルな コンテナ物流の動向

### 【世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱貨物量の推移】



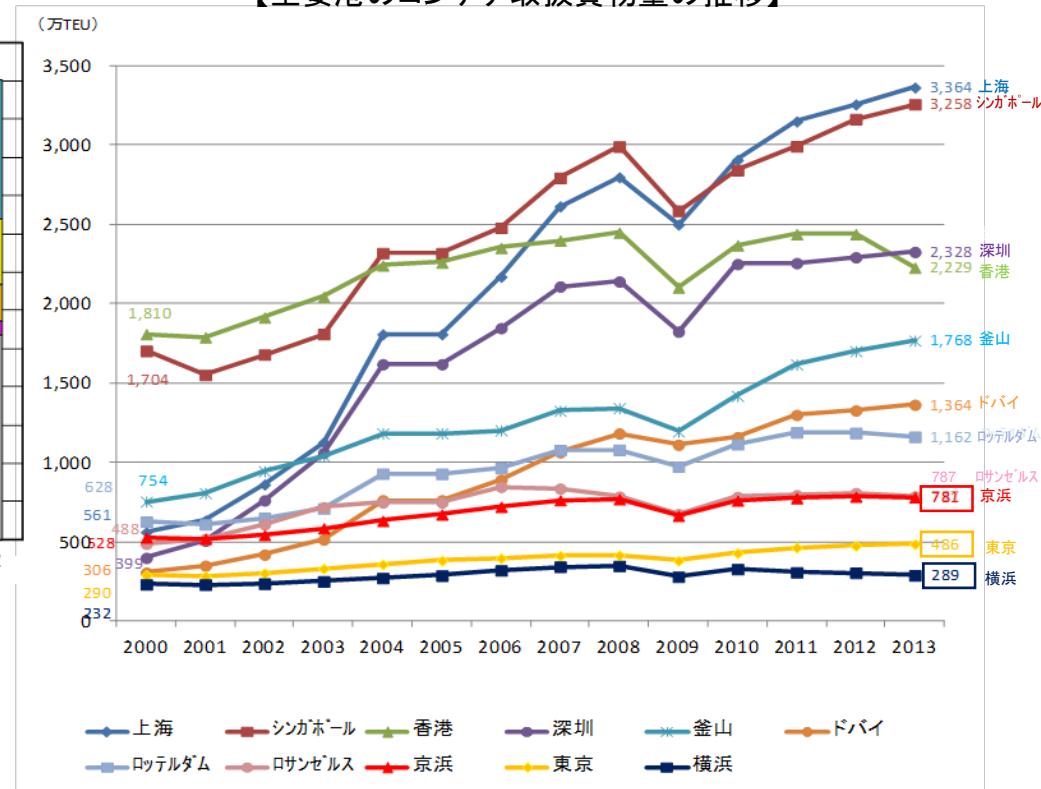
TEU(twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格(ISO規格)の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

- アジア: 韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア
- 北米: アメリカ、カナダ
- 欧州: イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
- その他: 日本と上記以外

注) 外内貨を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はContainerisation Internationalで収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。  
 なお、日本の全てのコンテナ取扱港湾における取扱個数(外内貨計)は、1532万TEU(2002年)から2123万TEU(2012年)に、10年間で1.4倍に増加している。(港湾統計より)

出典: THE WORLD BANK Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units)  
 より国土交通省港湾局作成

### 【主要港のコンテナ取扱貨物量の推移】



※京浜港は東京港、横浜港、川崎港の合計で外内貨を含む数字

出典: 国際輸送ハンドブック2013年版及び数字でみる港湾及び港湾統計より  
 国土交通省港湾局作成 (2013年は速報値)

# 基幹航路におけるアライアンスの動向

## G6アライアンス

- 「G6アライアンス(G6)」は、Hapag-Lloyd、OOCL、NYKからなる「グランドアライアンス(GA)」とAPL、Hyundai、MOLからなる「ニューワールドアライアンス(TNWA)」が結成した、アジア-欧州航路におけるアライアンス(2012年3月よりサービス開始)。
- 北欧州5、地中海2の合計7グループで共同配船。うち、Loop1が日本(神戸港、名古屋港、清水港、東京港)に寄港。

### Grand Alliance

- Hapag-Lloyd(独)
- 東方海外貨櫃航運公司(OOCL;香港)
- 日本郵船(NYK;日本)

### The New World Alliance

- American President Lines (APL;米)
- 現代商船(Hyundai;韓国)
- 商船三井(MOL;日本)

### G6 Alliance

- Hapag-Lloyd(独)
- OOCL(香港)
- NYK(日本)
- APL(米)
- Hyundai(韓国)
- MOL(日本)

<Loop1の寄港地>  
 神戸⇒名古屋⇒清水⇒東京⇒香港⇒  
 カイメツプ⇒シンガポール⇒ジェッダ⇒  
 ロッテルダム⇒ハンブルグ⇒サウサンブ  
 トン⇒ルアーブル⇒シンガポール⇒香港  
 ⇒神戸

## 2Mネットワーク

- 「P3ネットワーク(P3 Network)」は、マースク、MSC、CMA-CGMがアライアンスを結成すると2013年6月に発表するが、2014年6月に結成断念を発表。
- マースクとMSCは、2014年9月に米連邦海事委員会「FMC」に2Mアライアンスの承認を申請。
- アジア-欧州航路、大西洋横断航路、太平洋横断航路で約30%のシェアを占める。

- Maersk Line (マースク;デンマーク)
- Mediterranean Shipping Company SA (MSC;スイス)
- CMA CGM (CMA-CGM;フランス)

### P3 Network

- Maersk Line (マースク;デンマーク)
- Mediterranean Shipping Company SA (MSC;スイス)
- CMA CGM (CMA-CGM;フランス)

※2014年6月P3 Network結成断念を発表

### 2M Network

- Maersk Line (マースク;デンマーク)
- Mediterranean Shipping Company SA (MSC;スイス)

## OCEAN THREE

- 「OCEAN THREE」は、CMA CGM、CSCL、United Arab Shipping Co(UASC)が結成した、アジアと北欧州、地中海、北米西岸、北米東岸間におけるアライアンス(2014年9月発表)

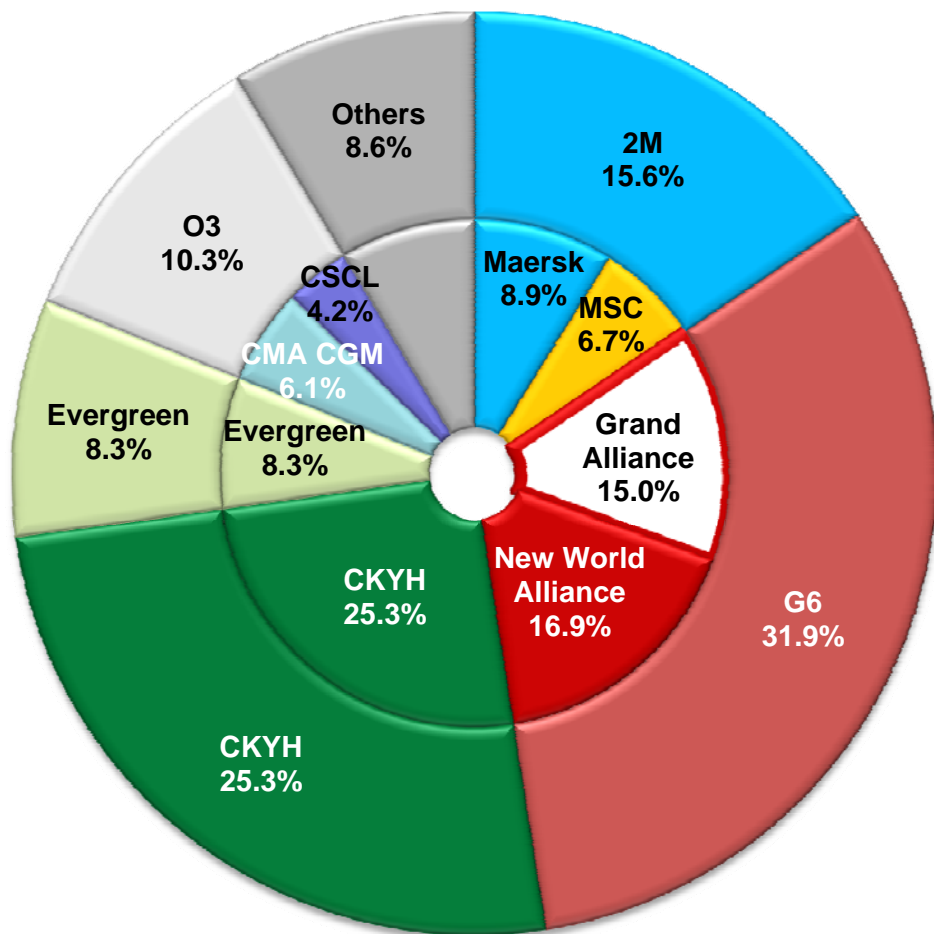
- CMA CGM (CMA-CGM;フランス)
- China Shipping Container Lines (CSCL;中国)
- United Arab Shipping Co. (UASC;UAE)

### OCEAN THREE

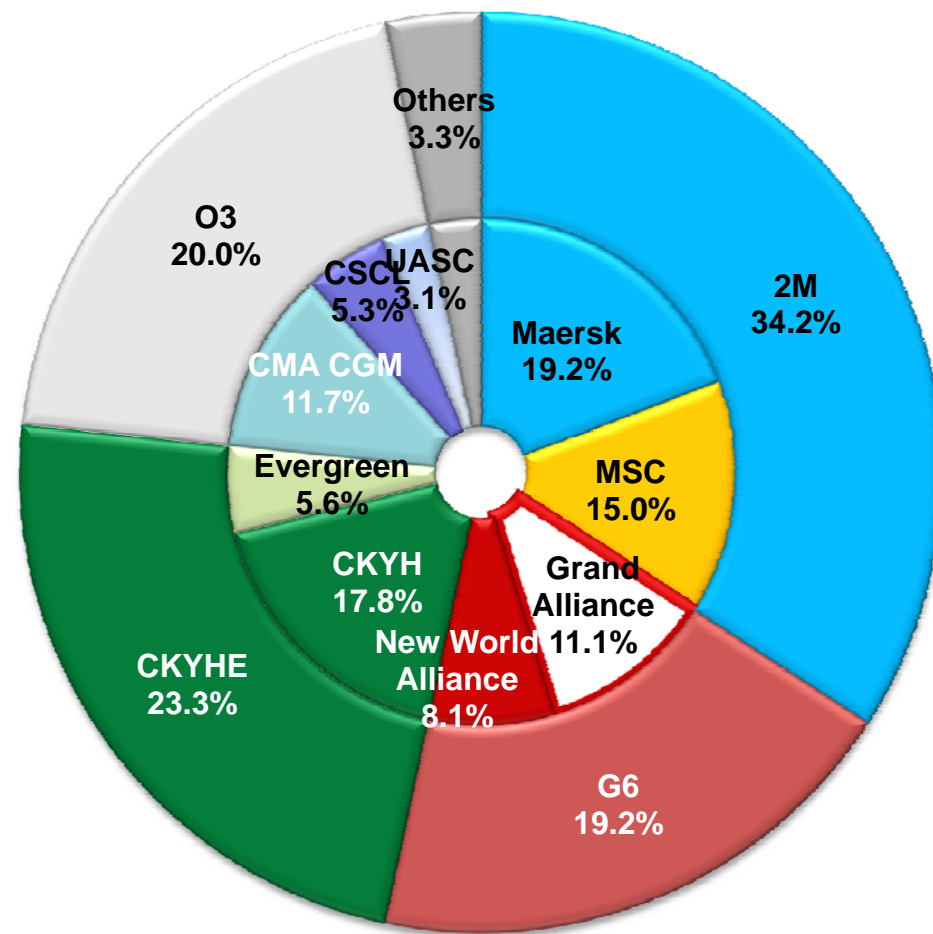
- CMA CGM (CMA-CGM;フランス)
- China Shipping Container Lines (CSCL;中国)
- United Arab Shipping Co. (UASC;UAE)

## 北米・欧州航路におけるアライアンスの船腹シェア

アジアー北米航路

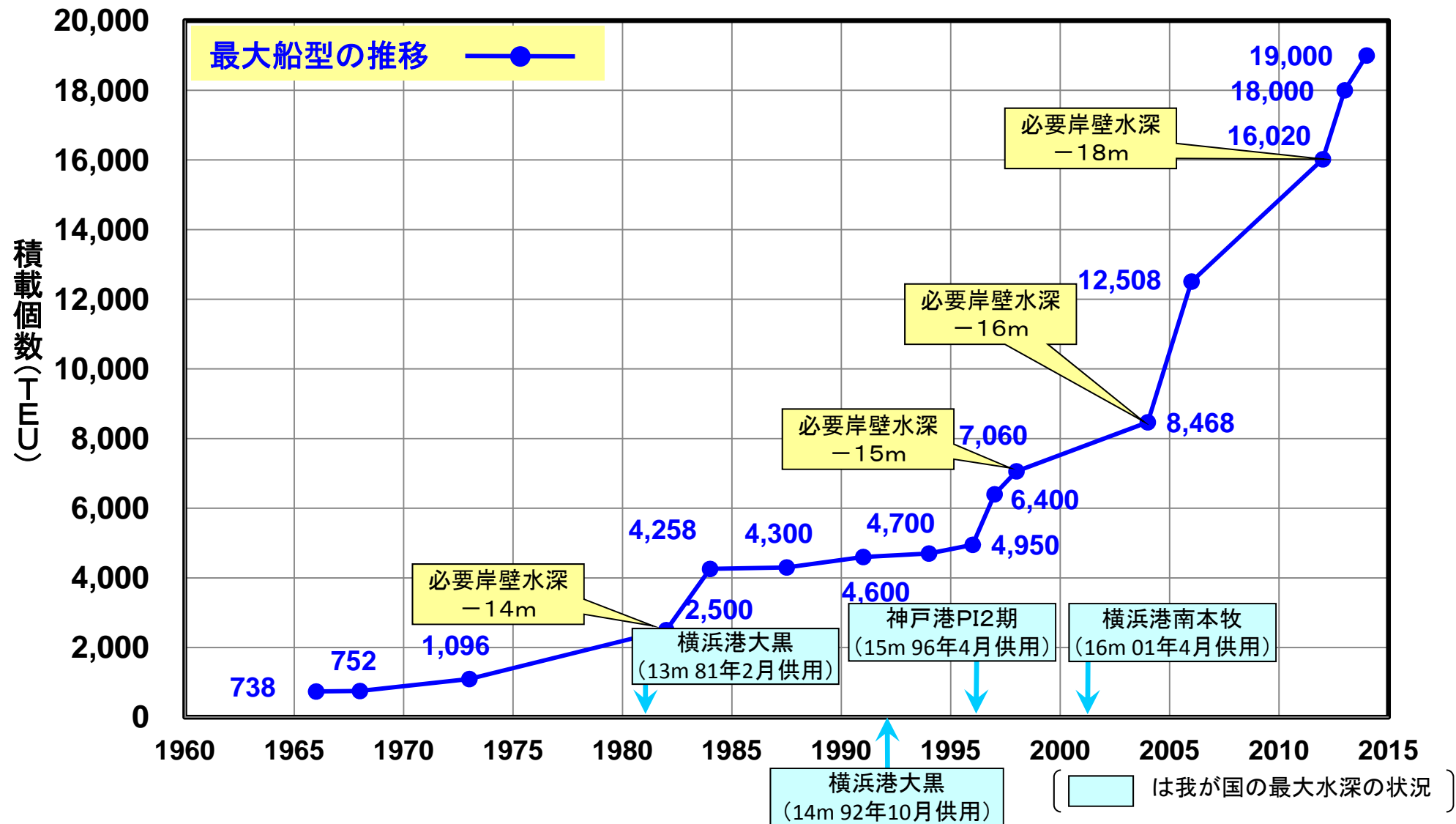


アジアー欧州航路



# コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移

スケールメリットによる輸送コスト低減のため、コンテナ船が超大型化



注: TEU (twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格 (ISO規格) の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

CSCGが19,000TEU積みコンテナ船の建造契約を韓国の現代造船に発注、建造を開始(2014年1月20日発表 日本海事新聞より)するなど、今後更なるコンテナ船の大型化が進展する見込み

出典: 2004年まで海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」、2004年以降はオーシャンコマース社及び各船社HP等の情報を基に国土交通省港湾局作成

# 大型化が進むコンテナ船と必要岸壁水深

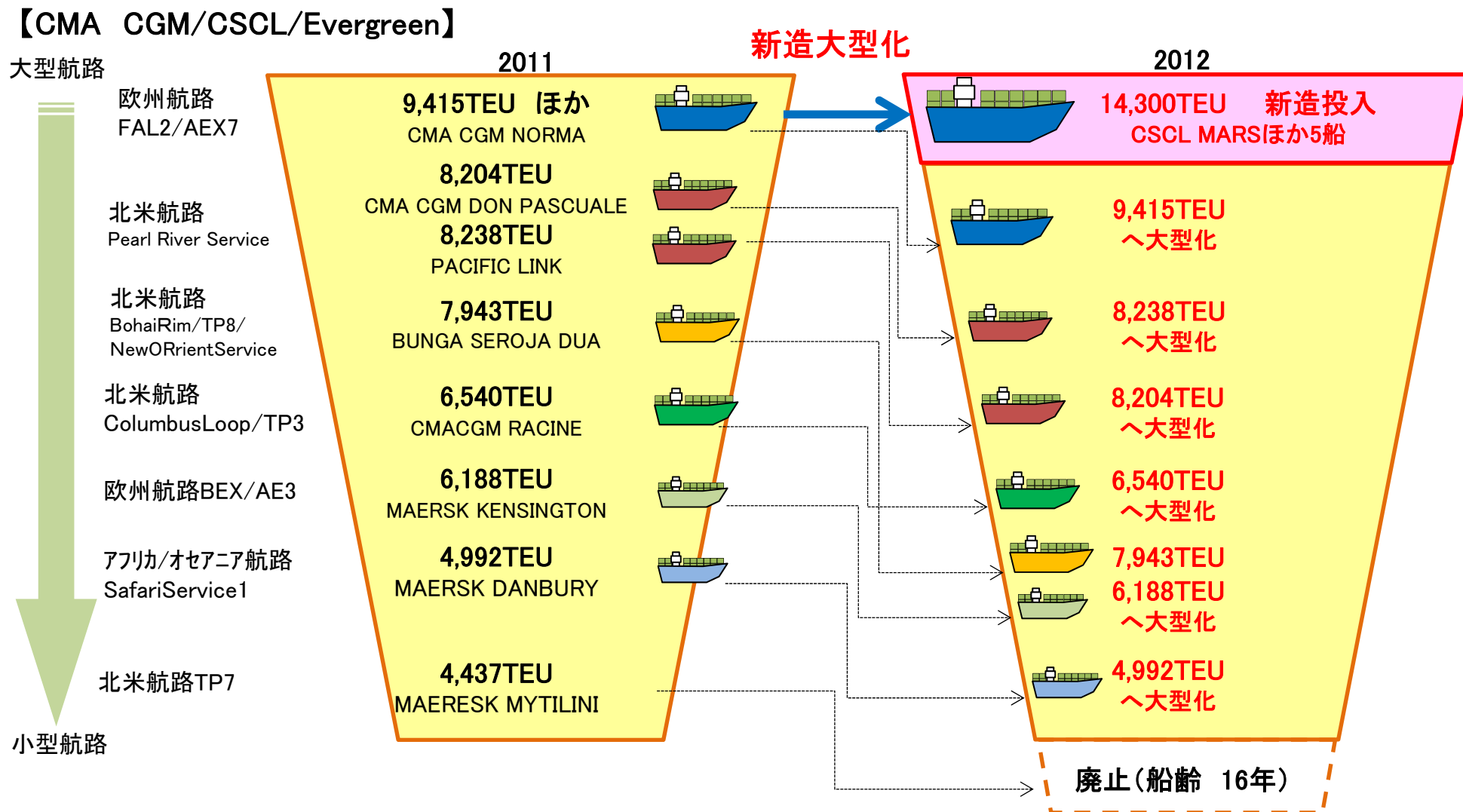
岸壁水深	船型(例示)				船名	同縮尺イメージ (長さ方向に同縮尺)	備考
	積載TEU	トン数(DWT)	全長(m)	幅(m)			
12m	2,553	33,100	200	32	MOL SPARKLE		東南アジア航路に投入(MOL)
14m	3,398	35,595	223	32.2	Hanjin Constantza		パナマ運河を通航できるコンテナ船(Hanjin) 【北米東岸航路 JPX】
16m	9,300	99,500	332	45	NYK ALTAIR		日本に寄港する最大のコンテナ船 【欧州航路 G6 Loop1】
17m	13,092	140,700	366	48	MAERSK EFFINGHAM		日本に寄港予定の最大コンテナ船('14.12より神戸、横浜へ寄港予定) 【欧州航路 AE-1(予定)】
	14,000	-	366	51	-	 ※image	K-Lineが2015年に5隻投入予定 2018年にさらに5隻を投入予定
18m	18,000	-	400	59	MAERSK MC-KINNEY MOLLER	 ※CG	営業投入されている世界最大のコンテナ船 【欧州航路 Maersk AE10】
	19,000	-	400	59	-		CSCLは現代重工業と契約していた18,400TEUクラスのコンテナ船の建造契約を19,000TEUクラスへと変更 【2015年前期に投入予定】

※1: 各船舶の諸元はClarkson Container Ship Register 2012、Clarkson World Fleet Register Report (Jan.2013)、Marine Traffic及び船社ホームページによる

※2: 岸壁水深と対象船舶は「港湾の施設の技術上の基準・同解説(平成19年7月)」に準拠



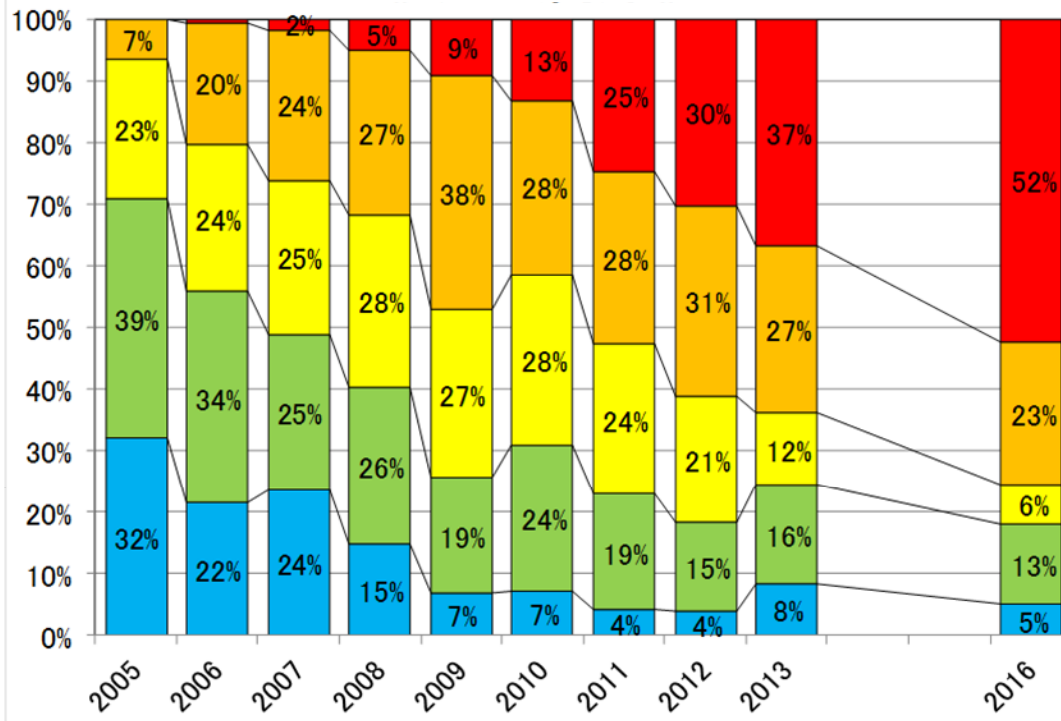
# コンテナ船の大型化(カスケード現象の実例)



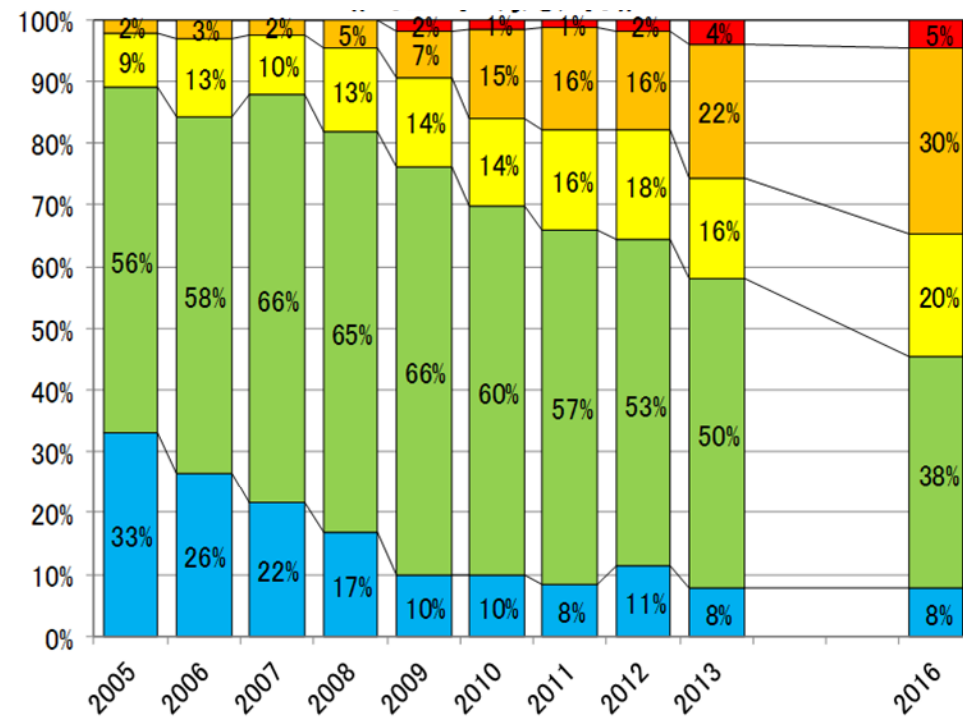
出典:「国際輸送ハンドブック」より国土交通省 作成

# 基幹航路におけるコンテナ船の更なる大型化の進展

## 《アジア-欧州航路》



## 《アジア-北米航路》

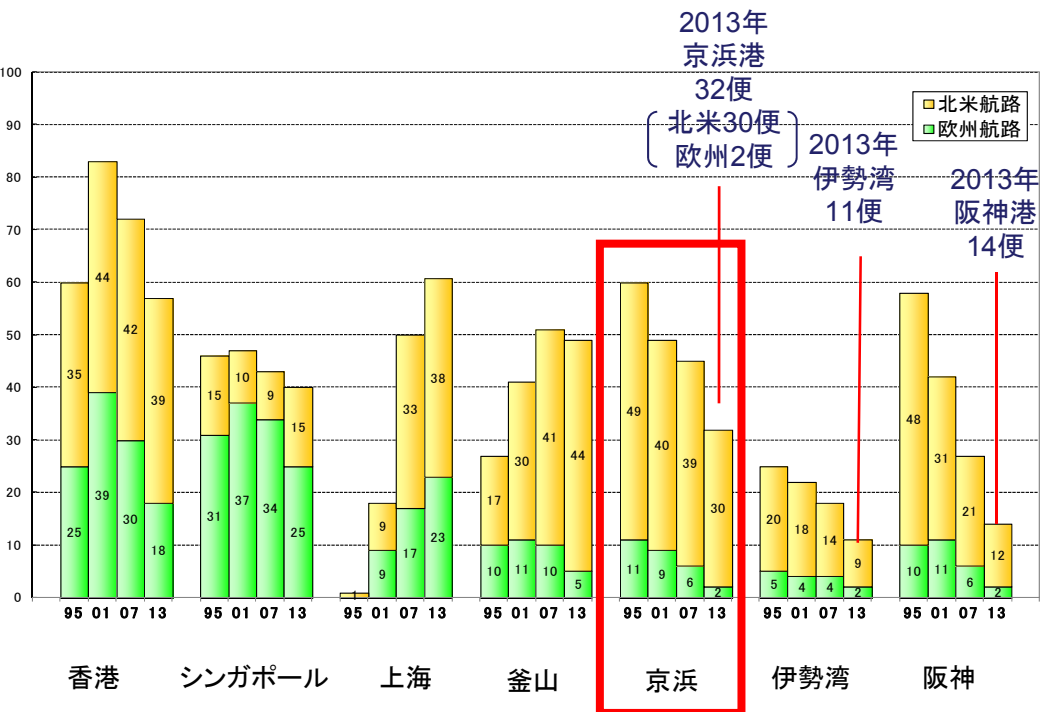


- 10,000TEU-
- 8,000-9,999TEU
- 6,000-7,999TEU
- 4,000-5,999TEU
- 1-3,999TEU

出典：国際輸送ハンドブック、Cyber Shipping Guide、2016年はコンテナ船の発注情報を基にカスケード効果を考慮して国土交通省港湾局推計

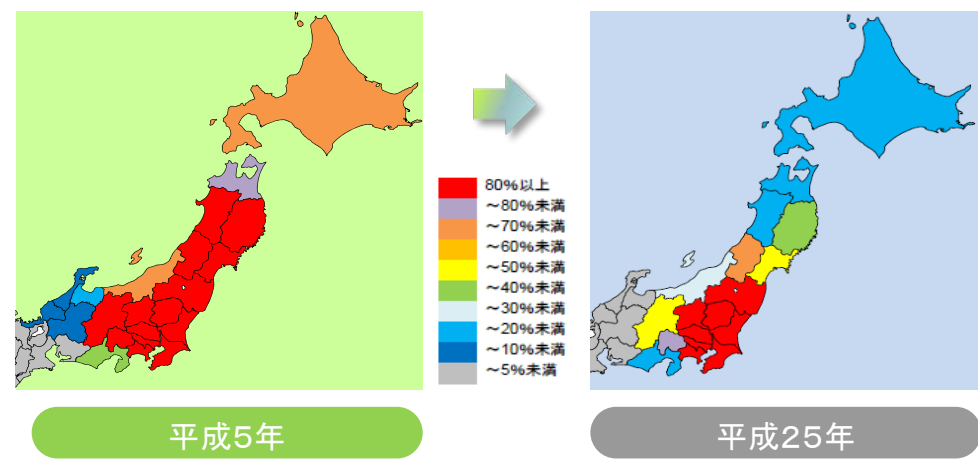
# 我が国港湾への基幹航路の減少と釜山港への貨物流出

【アジア主要港及び京浜港における基幹航路数】

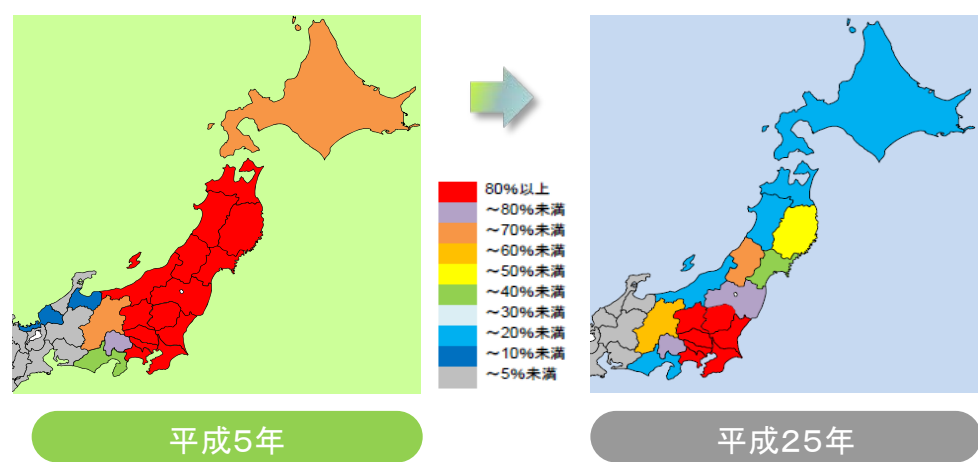


出典：国際輸送ハンドブック等を基に国土交通省港湾局作成

【京浜港の取扱貨物の割合（輸出）】



【京浜港の取扱貨物の割合（輸入）】



出典：輸出入コンテナ貨物流動調査(国土交通省港湾局)

コンテナターミナルの規模

0 500 1,000m

上海港

洋山コンテナターミナル



パース延長: 3,000m  
ガントリークレーン: 34基

釜山新港



パース延長: 6,815m

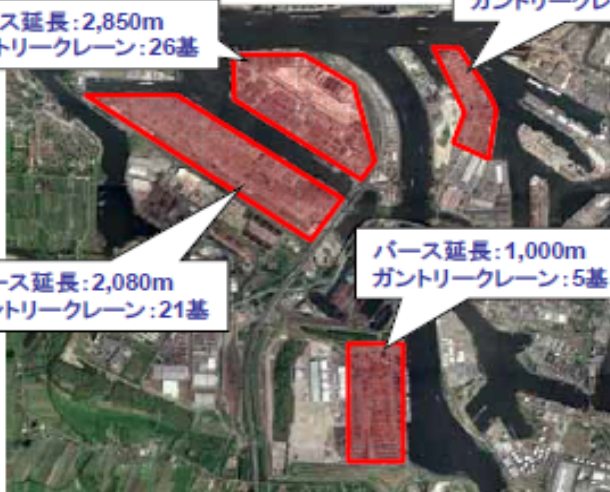
東京港  
大井ふ頭



パース延長: 2,354m  
ガントリークレーン: 20基

ハンブルク港

Eurogate, CTB, CTT, CTA



パース延長: 2,850m  
ガントリークレーン: 26基

パース延長: 1,000m  
ガントリークレーン: 8基

パース延長: 2,080m  
ガントリークレーン: 21基

パース延長: 1,000m  
ガントリークレーン: 5基

香港港

CT1 ~ CT9



パース延長: 8,409m  
ガントリークレーン: 92基

シンガポール港

Pasir Panjang Terminal



パース延長: 7,900m  
ガントリークレーン: 87基

横浜港  
南本牧ふ頭



パース延長: 1,650m  
ガントリークレーン: 10基

資料: 2011年版国際輸送ハンドブック、各港公表計画等をもとに国土交通省港湾局作成

# 釜山港における大規模コンテナターミナル(釜山新港コンテナターミナル)

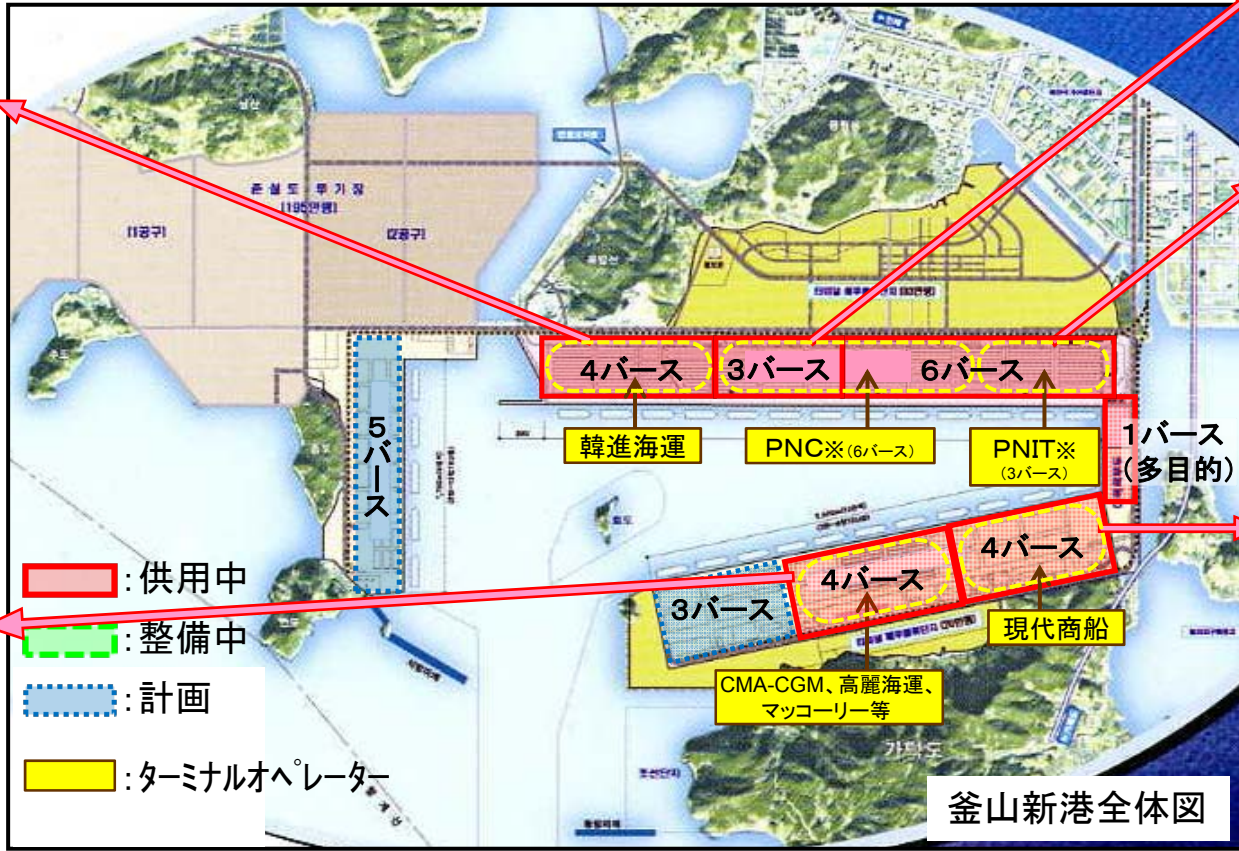
- 釜山港(北港)の西方約25kmの加徳島において整備中の釜山新港では、水深16m以上のコンテナターミナル**22バース**(うち、多目的ターミナルが1バース)が**供用中**。
- 釜山新港の全体計画は、2015年までに全長10km、30バースを整備。年間取扱能力は約8百万TEU。
- 同時に、ターミナル背後一帯に約300万㎡の大規模国際物流団地を開発中。約100万㎡の利用者が決定済み。(2008年現在)

## フェーズ2-1ターミナル (供用中)

バース数	4
水深	18m
延長	1,100m
面積	69.6ha

## フェーズ2-3ターミナル (供用中)

バース数	4
水深	17m
延長	1,400m
面積	84ha



## フェーズ1-2ターミナル (供用中)

バース数	3
水深	16m
延長	1,200m

## フェーズ1-1ターミナル (供用中)

バース数	6
水深	16m
延長	2,000m
面積	85ha

## フェーズ2-2ターミナル (供用中)

バース数	4
水深	17m
延長	1,115m
面積	55ha

釜山新港全体図

2013.1現在

# 釜山港におけるコンテナ積替・集貨支援策

釜山港においては、釜山港湾公社(BPA:国100%出資会社)が多種多様な積替・集貨支援策を実施。

## 釜山港湾公社による積替・集貨支援策(2011年)

対 象		支 援 策 概 要		年間支給実績額
インセンティブ措置	増加量実績量	船社	○増加量支援 積替貨物の増加量に対し、5,000～10,000ウォン/TEUを支給<上限額:40億ウォン/社>	約155億ウォン (約14億円)
			○実績量支援 積替貨物の比率(当該船社積替貨物量/積替貨物総量)に50億ウォンを乗じた額を支給<総額:50億ウォン>	
	増加量	フィーダー船社	○実績量支援 積替貨物の占有比率(当該船社積替貨物量/積替貨物総量)に20億ウォンを乗じた額を支給<総額:20億ウォン、上限額:2億ウォン/社>	約10億ウォン (約1億円)
		ターミナルオペレーター	○増加量支援 積替貨物の増加量に対し、5,000又は7,000ウォン/TEUを支給<上限額:20億ウォン/社>	約35億ウォン (約3億円)
	北港・新港間積替	船社	○積替陸上輸送支援 北港・新港間の積替貨物の陸上輸送に対し、10,000又は15,000ウォン/TEUを支給	約45億ウォン (約4億円)
		ターミナルオペレーター	○積替ターミナル利用支援 北港・新港間の積替貨物の海上輸送に係るターミナル費用に対し、20,500又は41,000ウォン/TEUを支給	
小 計				約245億ウォン (約22億円)
港費減免措置	北港・新港同時寄港	船社	○積替ターミナル利用支援 北港・新港を同一航路で同時に寄港するコンテナ外航船社に対し、入出港料、接岸料、停泊料を免除	約15億円 (2007年)
	10万トン以上外航船舶	船社	○10万トン以上コンテナ外航船社支援 総トン数10万トン以上のコンテナ外航船に関し、10万トンを超過するトンに限り、入出港料、接岸料、停泊料を免除	
	小 計			

為替レート(平成25年4月末時点):0.09円/ウォン

出典:BPAからのヒアリング等による

釜山港湾公社による積替・集貨支援総額は、約40億円/年以上に達する見込み

釜山新港では、以下のような国策としての手厚い支援措置により、流通加工系企業の誘致を強力に進めており、背後には日本資本参加企業も含め、物流施設が多数立地。




〈支援措置の例〉

- ・低廉な用地価格
- ・法人税・所得税、固定資産税等の一定期間免除
- ・関税制度の優遇（原料課税、製品課税の選択が可能等）

## 強力な企業誘致策により立地が進む釜山新港背後の物流団地

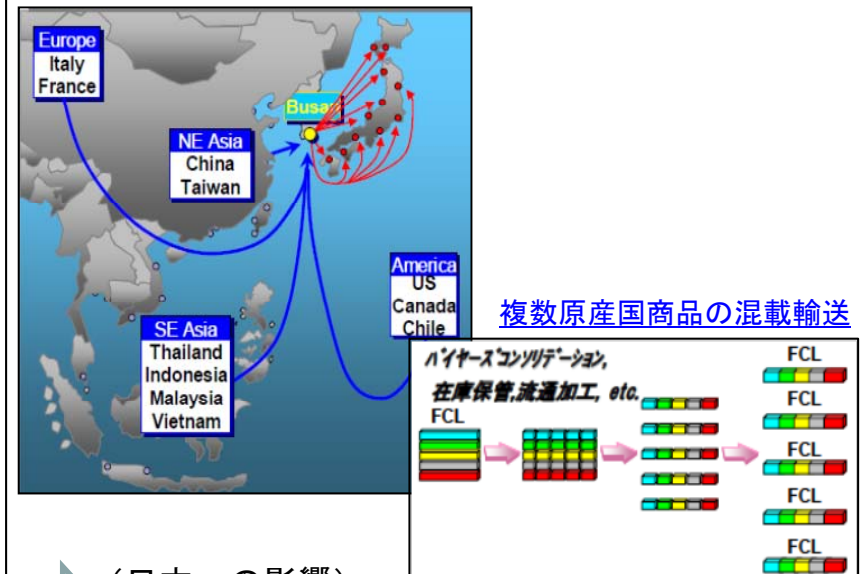


釜山新港背後の流通加工団地

	運営中	170ha
	2015年までに供用	504ha
	2020年までに供用	269ha
	合計	943ha

## (事例)A社の釜山港の保税倉庫

- ・韓国企業との合弁会社を設立
- ・釜山港のFTZ内で保税倉庫による事業を展開
- ・保税倉庫に海外産品を集約し、加工後に日本の最寄り港へ揚陸



(日本への影響)

- ・基幹航路の貨物量減による国際競争力の低下等

## 2. 我が国における 国際コンテナ戦略港湾の取り組み



# 国際コンテナ戦略港湾政策の基本的な考え方

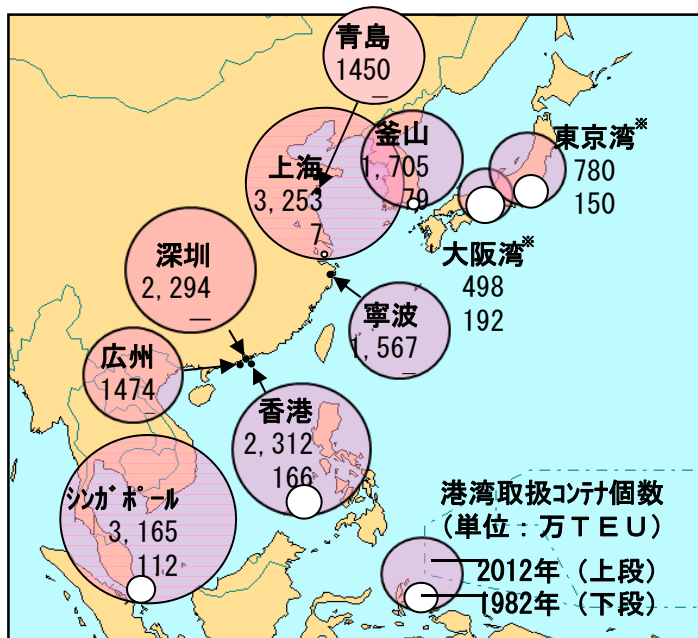
## 政策目的

### 基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大

⇒ 基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化 ⇒ 雇用と所得の維持・創出

### 近隣諸港との激しい国家間競争

- 中国等東アジア諸国の港湾において取扱貨物量が増大。
- 船舶の大型化、アライアンスの進展等に伴い、基幹航路が寄港地を絞り込む中、釜山港等の東アジア諸港では、国家戦略として港湾の機能向上を進めており、我が国港湾は激しい国家間競争にさらされている。



※東京湾は東京港・横浜港、大阪湾は大阪港・神戸港。

### 基幹航路の寄港喪失の問題点

基幹航路の我が国への直接寄港が少なくなると、本来最も安価で短時間の直行基幹航路が減るというサービス水準の低下に加え、我が国立地企業の輸送が積み替え航路を選択せざるを得なくなり、直行基幹航路との比較による価格の交渉力を失い、積み替え航路の料金高騰等を招く。

日本から基幹航路が消滅し、日本発欧米向けの輸送手段がアジア主要港経由のみとなった場合、当該運賃がTEUあたり1,000ドル単位で上昇すると船社意見もある。  
(直行便の場合、約3,000ドル/TEU)

積み替え時の積み残し等による遅延リスク、荷傷みのリスク等も懸念。

国際コンテナ戦略港湾政策が実施されず、我が国への基幹航路の寄港が喪失すると、民間投資需要が年間4,000億円減少し、国民の雇用が1.6万人失われるとの試算あり。

欧米基幹航路が無くなると、海上輸送のリードタイムが増加することにより、荷主の在庫コストが約1,000億円/年増加するとの試算あり。

京浜港、阪神港を「国際コンテナ戦略港湾」に「選択」し、ハード・ソフト一体となった施策を「集中」して実施

# 「国際コンテナ戦略港湾」政策の概要

政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すること

政策目的

- 国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化 ⇒ 雇用と所得の維持・創出

※国際基幹航路の我が国への直接寄港が少なくなると、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の直接の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシップを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、海外トランシップルートの料金高騰等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による遅延リスク、荷傷みのリスク等も懸念される。

政策目標

平成26年から、概ね5年以内

国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致も進める。

平成26年から、概ね10年以内

国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方向・多頻度の直航サービスを充実する。

主な施策

## 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援
- 国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証



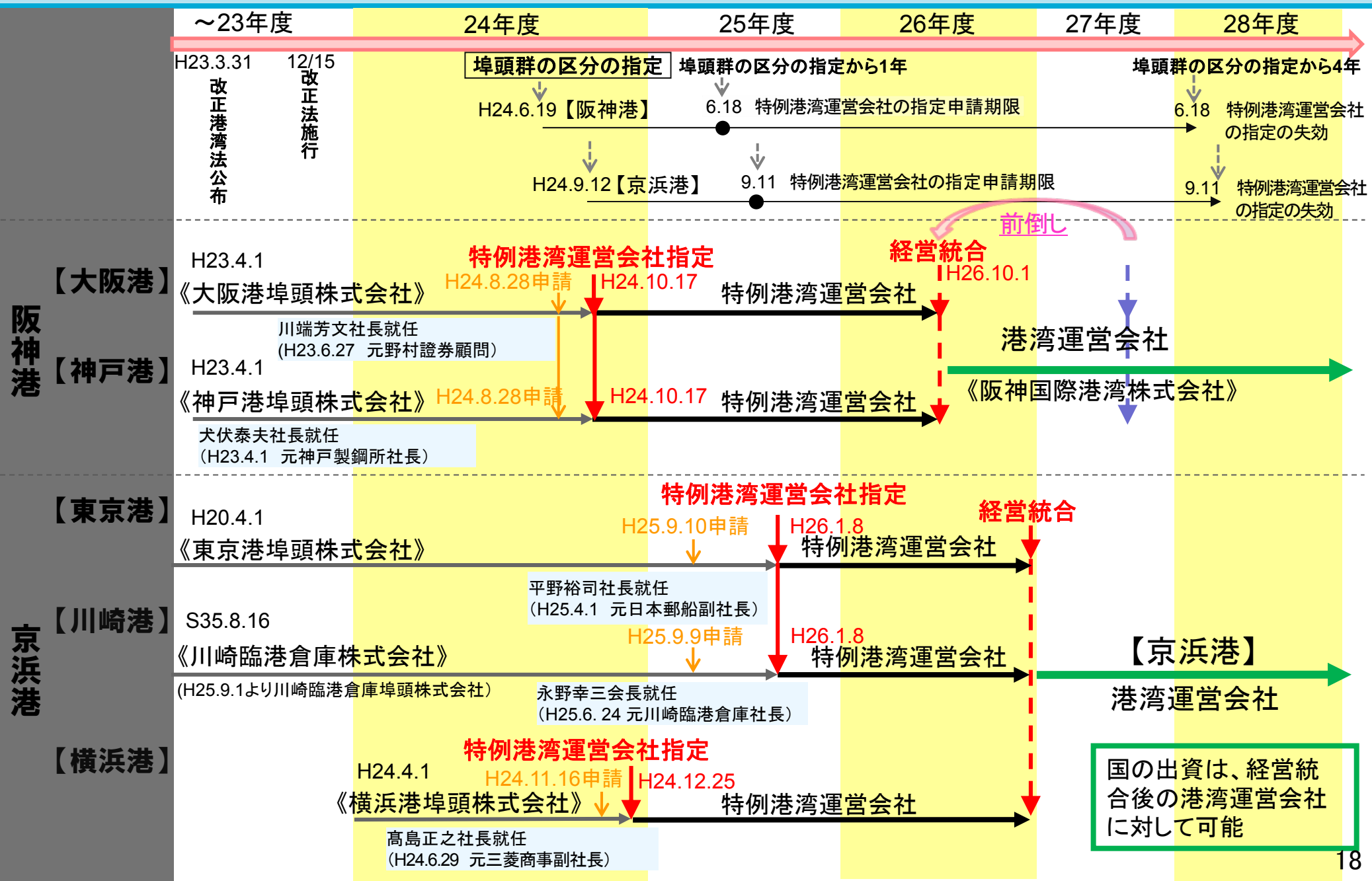
## 国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

- 国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援



## 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化
- 国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、利便性向上のための取組の推進
- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資



国の出資は、経営統合後の港湾運営会社に対して可能

日本海事新聞 平成26年10月17日(金) 1面

# 阪神国際港湾会社

## 集貨注力 ターミナル料低減

# ユーザー視点に立ち港湾運営

【関西】阪神国際港湾会社の川端芳文社長は15日、神戸市内の本社で記者会見を開き、インセンティブを利用した集貨事業に力を入れていくこともターミナル料低減などユーザー視点に立った港湾運営に注力し、国や港湾管理者と連携しながら阪神港の港勢拡大と戦略港湾推進に力を入れていく方針を示した。川端氏は神戸・大阪両港の埠頭会社が経営統合して10月1日に誕生した新会社の社長として初めて会見した。

(2面に会見要旨)

### 川端社長が初会見



神戸市内の本社で会見する川端社長

川端社長は、新会社の役割について「港湾の不動産会社としての使命と戦略港湾の推進を担う公共性、この2つの役割を併せ持つ」と述べ、出資する国や港湾管理者の意向を踏まえながら民間的手法を導入し、効率的な経営を図っていく姿勢を強調した。

国際フェリーター利用促進など集貨施策では各事業ごとの数値目標を示さなかったが、「できるだけ多く貨物を集めるため

に、有効にインセンティブを使っていく」とし、効果的に事業を展開していく構え。

また、ターミナル運営の効率化の一環として10月から借借料を減額。神戸・大阪両港で段階的にターミナル料低減に努めてきたが、この10月で2002年当時比で50%減額を実現した。引き続き国や港湾管理者の支援を得ながらユーザー視点に立った対応に努めていく。

阪神港では15年に外資コンテナ取扱個数を490万TEUにする目標を立てている。昨年時点では424万TEUで、目標達成には60万TEU以上の積みが必要だが、14、15年の2年間でそれぞれ30万TEU以上増や

す必要がある。川端社長は「目標達成は」厳しいが、一歩でも目標に近づけるよう効果的な手段を講じ取扱個数を積み上げていく」と粘り強く取り組んでいく姿勢を見せた。

新会社に3分の1強出資する国に対しては引き続き支援を要請。今回の埠頭会社の経営統合で阪神港は経済的に生き残れる道筋は開けた」とした上で、港湾ランキングを上げていくため五輪の選手強化費を例に挙げ、さらなる国費投入を求めた。

また、人材育成ではプロパーを重視。10年15年かけて生え抜きの人材を養成していく」とし、段階的に神戸、大阪両市からの出向者を減らし、息の長い安定した民間企業にするため人材育成に重きを置く方針を示した。

「神戸・大阪両港で段階的にターミナル料低減に努めてきたが、この10月で2002年当時比で、50%減額を実現した。」

### 3. 国際戦略港湾・京浜港の 港湾計画改訂(コンテナ関係)の 基本的な考え方(東京都、川崎市、横浜市) のポイント

#### (1)京浜港の目指すべき姿

○ 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、国際コンテナ戦略港湾として、「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。

## 【京浜港の目指すべき姿】

- ① 東日本の貨物を確実に維持する「東日本のメインポート」
- ② 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  
「釜山港等に対峙する日本のハブポート」
- ③ 北米航路における京浜港の地理的特性を活かし、国際積み替え機能の拡大を狙う  
「東アジアの国際ハブポート」

### 3. 国際戦略港湾・京浜港の 港湾計画改訂(コンテナ関係)の 基本的な考え方(東京都、川崎市、横浜市) のポイント

#### (2)京浜港に求められる機能

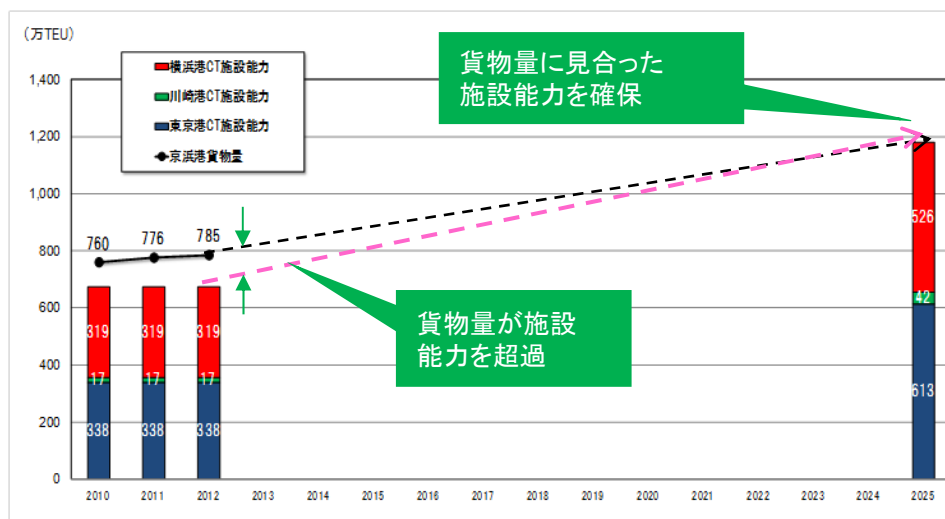
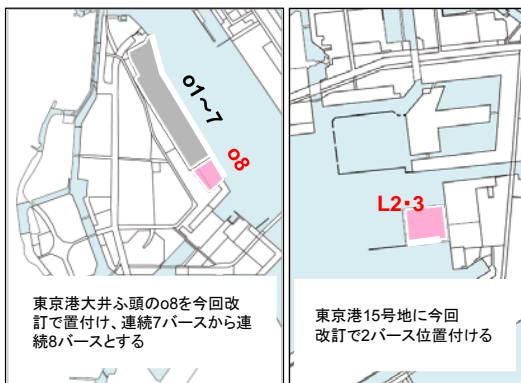
# コンテナ埠頭の充実・強化

- コンテナ貨物の増大やコンテナ船の大型化へ対応するため、必要規模の岸壁整備やヤードの拡充を進める。
- また、空コンテナの保管場所の確保や道路交通ネットワークの拡充、荷役作業の効率性の高い機器の導入など、渋滞対策さらにはサービスの向上としてコンテナ埠頭の充実・強化を図る。

## 新規バースの位置付け

□新規バースの整備による施設能力の向上及び既存ふ頭の貨物集中の緩和

- ▶東京港大井ふ頭(o8)、15号地(L2・3)
- ▶川崎港東扇島(KC3)
- ▶横浜港新本牧ふ頭(SH1・2)

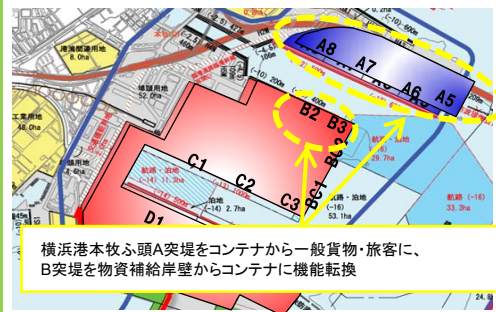


## 既存ふ頭の再編

□新たなバース供用に併せ、既存ふ頭利用者の一部シフトによって発生したスペースの活用により順次既存ふ頭を再編、ヤードを拡張

□背後が狭隘な岸壁から他のコンテナターミナルと一体として活用できる岸壁にシフト

- ▶東京港中央防波堤外側、大井ふ頭、青海ふ頭
- ▶横浜港南本牧ふ頭、本牧ふ頭



## バン・シャーシプールの増設

□コンテナ関連用地を新たに確保し、バン・シャーシプールを移転

□バンシャーシプールの跡地には車両待機場の整備

- ▶東京港大井ふ頭地区
- ▶中央防波堤外側地区



## 道路交通ネットワークの拡充

□アクセス手段の多様化による交通の分散

- ▶東京港臨港道路南北線、東京港トンネル
- ▶川崎港臨港道路東扇島水江町線
- ▶横浜港臨港道路南本牧・本牧線



## その他の短期的な取組み・ソフト対策

- 荷役機械の増設やオペレーションの改善によるターミナルの効率化
- ITを活用した効率的なコンテナ搬出入
- 早朝ゲートオープンの取組み
- ゲートオープン時間や混雑状況の情報提供
- 違法駐車対策の強化
- 車両動線及び信号現示の改善

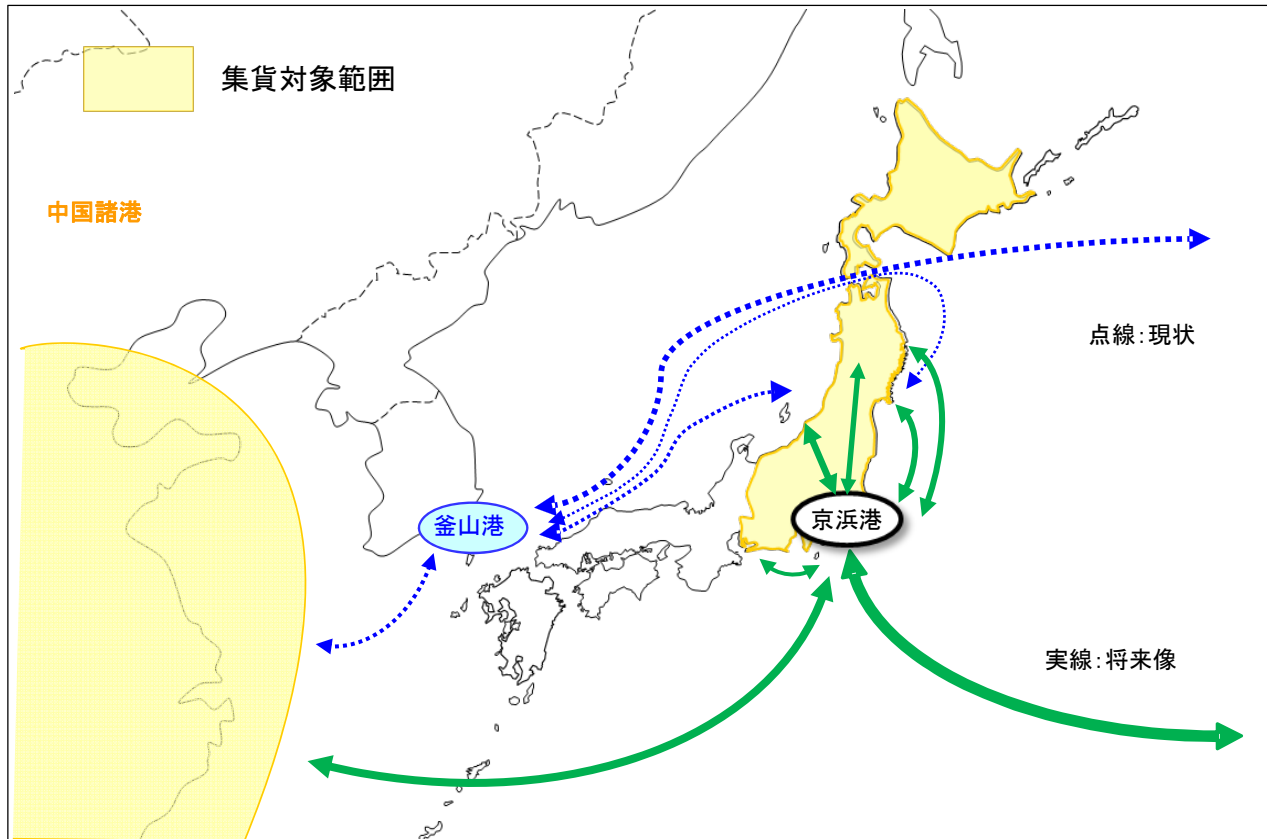
▶各港



# コンテナ貨物集貨策の展開

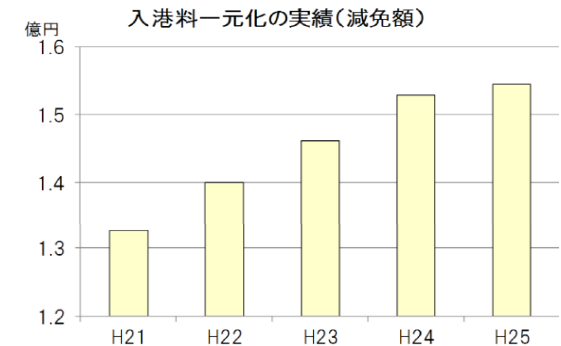
- 地方港との連携や多様な輸送モードの活用などにより、京浜港の利便性を一層向上し、輸送日数や安定性等の釜山港に対する優位性とあわせ、利用促進に取り組んでいく。
- 既の実施済みの京浜三港間の入港料の一元化、湾内のコンテナバージ輸送の効率性強化などの取組を一層推進し、そのメリットをユーザーに還元していく。
- 港湾運営会社が自らの経営判断に基づき、民の視点から効率的なセールス活動を展開していくとともに、京浜港として新たなポートセールスの手法を工夫し、実行していく。

## 【戦略的に集貨するコンテナ貨物】



## 【入港料一元化】

- 京浜三港内を連続寄港するコンテナ船の入港料を一港分の料金とする。



## 【共同ポートセールス】

- 荷主・船会社等の利用者に対して、三港共同でセミナー等を開催し、京浜港をPR

# 物流拠点の集積・強化

○ 企業の多様化する物流ニーズに対応するため、コンテナターミナルのロジスティクス用地を荷主等の物流拠点として利用させることにより、ロジスティクス機能の高度化を図る。

## ◆東扇島総合物流拠点地区の概要

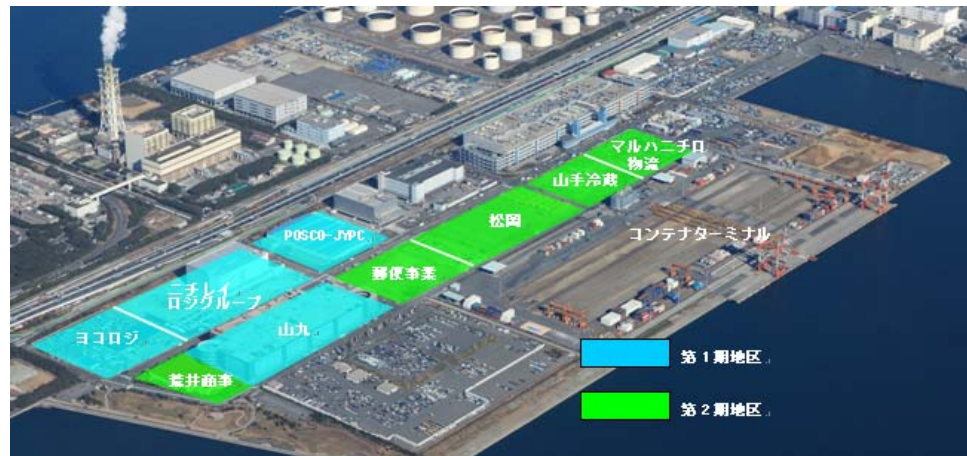
○川崎港コンテナターミナル背後地(約23ha)を「東扇島総合物流拠点地区」と位置付け、高機能物流拠点を形成。

### ＜立地誘導の基本方針＞

- ▶高機能物流施設の立地によるロジスティクス機能の高度化
- ▶コンテナターミナルとの一体活用による円滑な物流ネットワークの構築
- ▶臨海部土地利用の高度化
- ▶環境負荷の小さい物流システムの構築

○平成19年度に公募を実施した第1期地区(12.6ha)では4企業が既に事業を開始。

○第2期地区(9.9ha)については、平成22年度に公募を実施、5企業が選定された。



### —創貨効果—

○第1期及び第2期地区に立地している企業による川崎港コンテナターミナルにおける取扱貨物量は、約5.4万TEUと見込まれる。



**ロジスティクス・ハブ用地に対する需要は大きい。**

公募用地	面積 (ha)	進出企業	事業概要
第1期	12.6	POSCO-JEPC	製材の輸出入、保管、加工等
		山九	日用雑貨等の物流センターの運営
		ヨコロジ	中古自動車の保管、搬出
		ニチレイロジグループ	冷凍冷蔵倉庫の運営
第2期	9.9	郵便事業	国際船便郵便
		松岡	冷凍冷蔵倉庫の運営
		山手冷蔵	冷凍冷蔵倉庫の運営
		マルハニチロ	冷凍冷蔵倉庫の運営
		荒井商事	中古自動車のオークション、保管

ロジスティクス・ハブ(logistics hub)とは……

「重要な物流の結節点である国際拠点港湾、空港などの背後地に高度な保管や仕分け、荷捌き等を行う物流拠点を集約したゾーン」

(日経文庫「ロジスティクス用語辞典」日通総合研究所編より抜粋)

### 3. 国際戦略港湾・京浜港の 港湾計画改訂(コンテナ関係)の 基本的な考え方(東京都、川崎市、横浜市) のポイント

(3)各港が担う機能及び一体的な経営の推進

# 各港の機能分担の考え方

○ 各港の特徴や既存施設及びこれらの持つポテンシャルを活かした機能分担を図るとともに、その機能を相互補完し、京浜港として強みを発揮する施設配置とする。

## ◆「京浜港」の3港の特性

### 東京港

- ・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
- ・首都圏活動を支える商業港

### 川崎港

- ・冷凍／冷蔵倉庫の集積
- ・ロジスティクス用地へのさらなる拡張性
- ・直背後に総合物流拠点が立地

### 横浜港

- ・湾口に近くアクセス性が容易
- ・水深が深い天然の良港
- ・関東、東海を含めた広域からの集貨



## ◆「京浜港」の3港の主な機能分担

### 〈東京港〉

- ・既存の基幹航路ネットワークの受入施設を活用しながら、今後も基幹航路とアジア航路等の拠点機能を担う。
- ・世界的な大消費地である首都圏へ生活関連物資等の流通を支える商業港として、質・量ともに高い港湾物流機能を担う。

### 〈川崎港〉

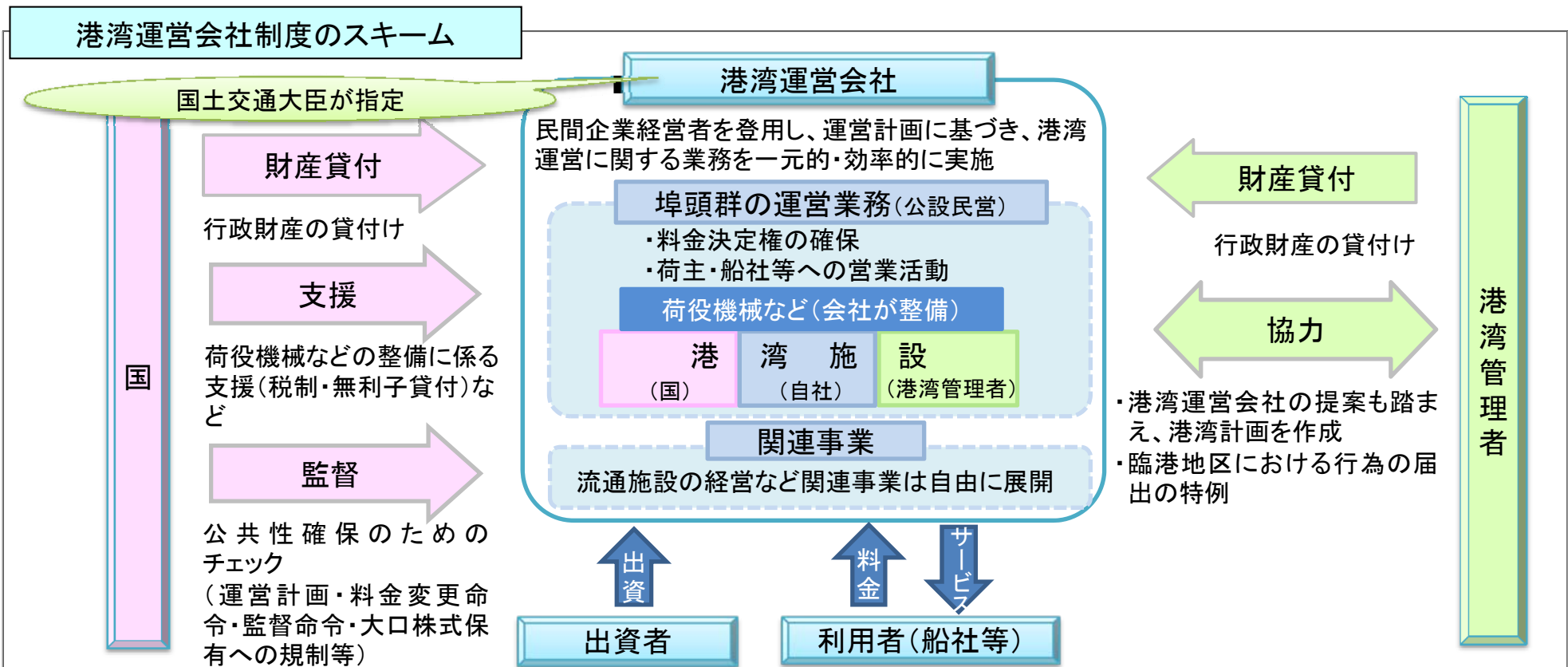
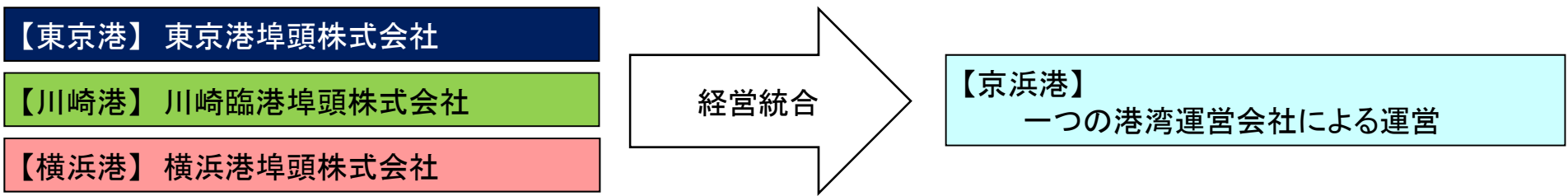
- ・埠頭背後に広がる冷凍冷蔵倉庫を含めた豊富な倉庫群の集積を活用し、今後増大するアジアの輸入貨物の取扱拠点を担う。

### 〈横浜港〉

- ・自然水深を活かした-18mを超える大水深バースの整備により、超大型コンテナ船の受入機能を担う。
- ・既存の基幹航路ネットワークの受入施設を活用しながら、今後も基幹航路をはじめ、世界各方面への定期航路を活かした輸送拠点機能を担うとともに、我が国における国際トランシップの拠点として、北米航路を中心としたトランシップ機能を担う。

# 京浜港の一体的な経営体制の構築

○ 京浜港が国際競争力を強化し、世界の主要港と対峙していくためには、スケールメリットを活かし、三港のコンテナターミナルの運営を行う経営体制を整備していく。



# 参 考

# <参考>京浜港のコンテナ貨物の現状と将来推計

- 目標年次は概ね10年先の2025年(平成37年)とする。
- 目標年次における京浜港のコンテナ取扱貨物量は1,170万TEUを見込む。
- ベース貨物は社会経済フレームの動向等により増減が見込まれる貨物で、各港の特性を踏まえてマクロ推計及びミクロ推計を実施し、これらを集計して1,010万TEUとした。
- 戦略貨物は集貨施策の展開により戦略的に集める貨物で、京浜港として一体的に推計を実施し、160万TEUとした。

## <将来推計>

単位:万TEU

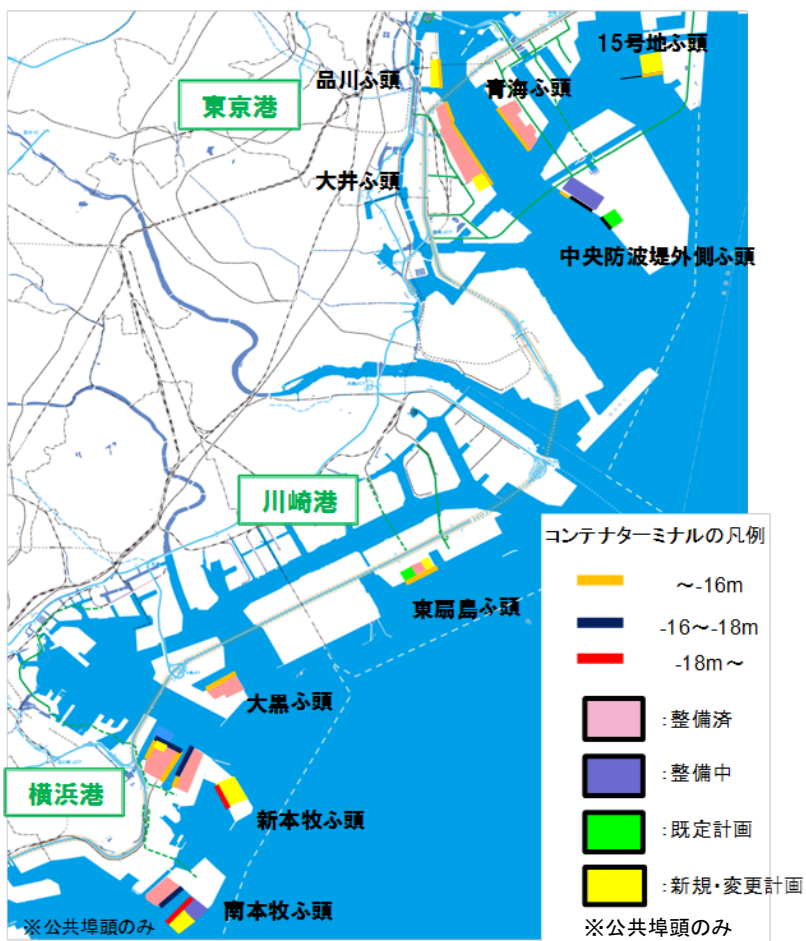
目標年次	区分	東京港	川崎港	横浜港	京浜港
現況2013年 (平成25年)	外内貿コンテナ	490	5	290	785
2025年 (平成37年)	外内貿コンテナ	610	40	520	1,170
	(ベース貨物)	(530)	(35)	(445)	(1,010)
	(戦略貨物)	(80)	(5)	(75)	(160)

(参考)港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針

目標年次	区分	東京港	川崎港	横浜港	京浜港
2025年 (平成37年)	外貿コンテナ	—	—	—	850~1,150

# <参考>大規模コンテナターミナルの形成

- 我が国と欧州や北米を結ぶ基幹航路に対応して、今回計画で-18m以上の大水深コンテナターミナルを横浜港に位置づけるとともに、既存ストックを有効活用し、大規模コンテナターミナルを拡張する。
- 今後増加が見込まれるアジア航路については、多方面・多頻度のサービスに充実化を図るため、今回計画で新たに必要なバースを位置付ける。
- 国際フィーダー航路による広域からの集貨を促進するため、全てのコンテナターミナルを「外内貿コンテナ埠頭」に位置付け。



【水深別計画バース数】

岸壁水深	主な対象航路	積載可能コンテナ個数 (TEU)	既定計画 (うち、供用中)	今回計画
-16m未満	アジア航路等	~7,300	27 (26)	30
-16m以上 -18m未満	北米航路 欧州航路	7,300~ 13,700	8 (5)	9
-18m以上	欧州航路	13,700~	2 (0)	4

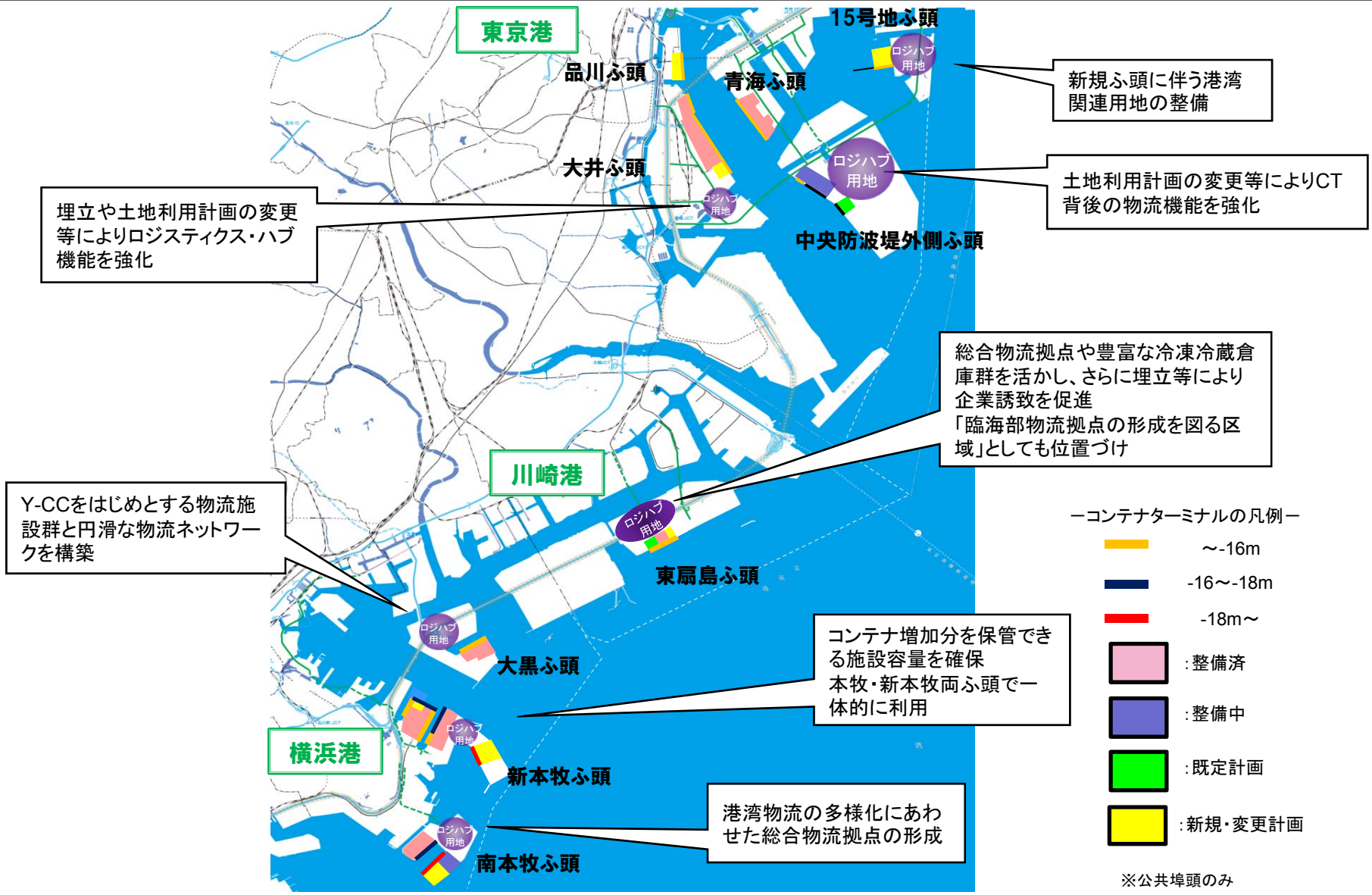
【コンテナターミナル施設能力】

	現状	今回計画
CT 施設能力	674万 TEU	1,181万 TEU



# <参考>ロジスティクス・ハブ機能の強化によるコンテナ貨物需要の創出

○ 創貨の核となるロジスティクス・ハブ機能を確認するため、埠頭近傍にロジスティクス・ハブ機能の形成・強化に必要な用地を港湾計画に位置づける。



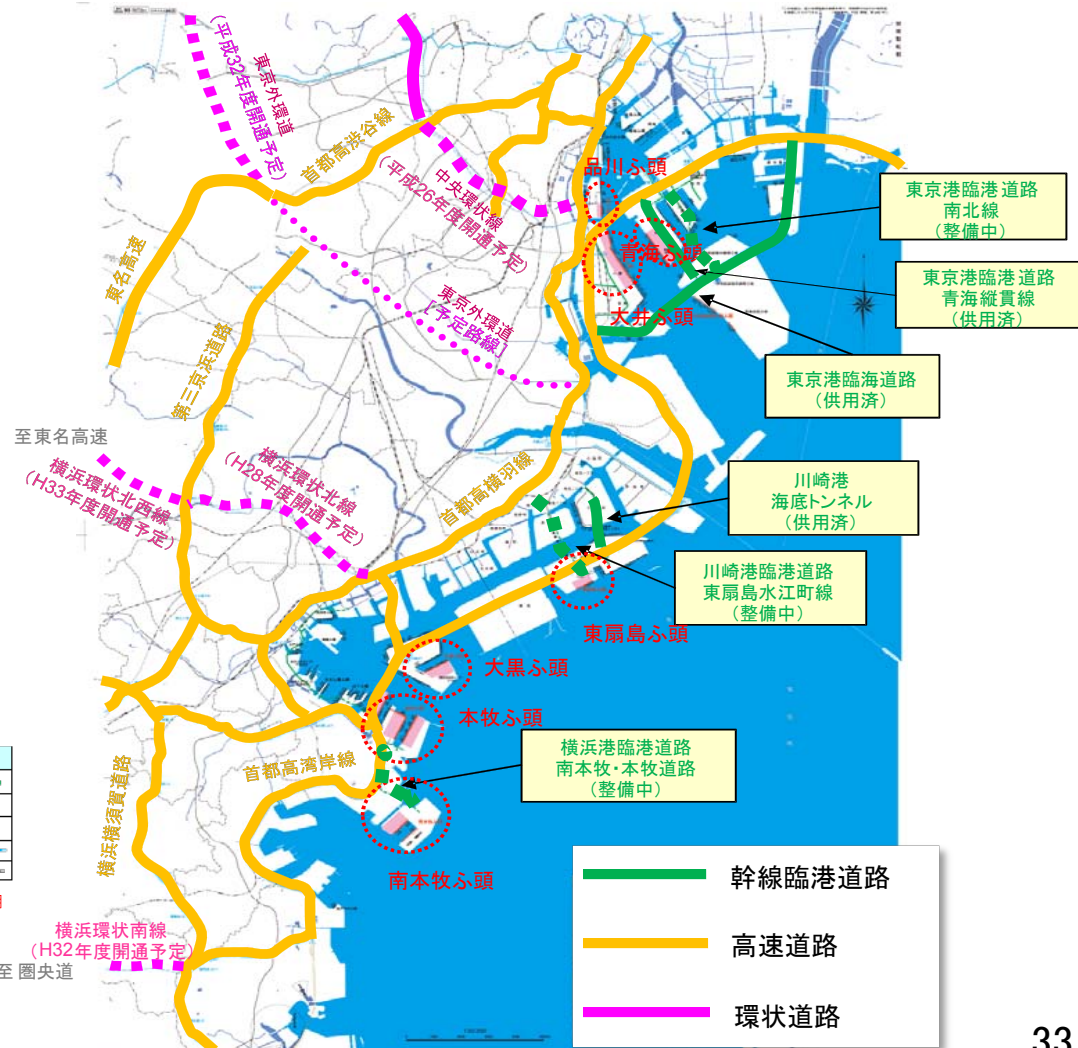
# <参考>交通ネットワークの強化

○ 京浜港と背後圏との円滑な物流を実現する広域交通ネットワークを形成するため、京浜三港で一体的に検討を行った上で、必要な臨港道路やふ頭内道路の計画を行う。

【整備が進む京浜港背後圏の広域道路ネットワーク】



【京浜港内及び背後圏との道路ネットワークの強化】



※開通目標時期は、関東地方整備局・首都高速(株)・NEXCO中日本/東日本(株)・横浜市のHP情報に基づく  
 ※開通目標時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
<p>外内貿コンテナ 埠頭計画</p>	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築</p> <p>(1)海上輸送網の基盤の強化</p> <p>①国際海上コンテナ輸送網の強化</p> <p>我が国と欧州や北米等を結ぶ基幹航路や、アジアを結ぶアジア航路の多方面・多頻度サービスの充実を目指し、国際戦略港湾において、大規模コンテナターミナルの形成、国際フィーダー航路(国際戦略港湾と国内各港を結ぶフィーダー航路)による輸送及び鉄道フィーダー輸送をはじめとする多様な国内輸送ネットワークの充実、<u>国・港湾管理者・民間の協働体制の構築による効率的な港湾運営、ロジスティクス・ハブ機能の強化による新たな貨物需要の創出等の施策を全国的見地に立って戦略的かつ総合的に実施する。</u>その際には、大規模災害時に一定の基幹的な国際海上コンテナ輸送機能が確保されるよう防災・減災上の配慮を行う。</p> <p>さらに、コンテナターミナル内の混雑緩和や、コンテナターミナルと物流施設間の輸送効率化を図るべき港湾において、コンテナターミナルの能力を最大限活かすため、コンテナターミナルに隣接し、一体的に機能する臨海部物流拠点を形成する。</p> <p>II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化</p> <p>2 国際海上コンテナ輸送網の拠点</p> <p>①アジア諸国との間の国際海上コンテナ輸送</p> <p>アジア諸国との間の国際海上コンテナ輸送は、地理的条件等考慮してダイレクト航路による多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。</p> <p>②基幹航路の国際海上コンテナ輸送</p> <p>国際戦略港湾においては、コンテナ船の大型化に対応するため、大規模コンテナターミナルの形成に取り組むとともに、基幹航路で輸送されるコンテナ貨物の広域からの集貨を進めるため、国際戦略港湾以外の港湾との連携等による国際フィーダー輸送や鉄道フィーダー輸送の強化等多様な国内輸送ネットワークの充実や、内陸部に整備するインランドポートを活用した集貨拠点の形成、さらには、<u>国・港湾管理者・民間の協働体制の構築による効率的な港湾運営等の港湾サービスの確保に取り組む。</u>また、<u>新たな貨物需要を創出するため、流通加工機能を備えた物流施設の埠頭近傍への誘致・集積により、ロジスティクス・ハブ機能の強化を図る。</u></p> <p>また、中長期的には国際コンテナ物流の動向を見極めた上で、国際トランシップ港としての位置づけも視野におき、アジア発着貨物の国際戦略港湾におけるトランシップを促進させる。</p>

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
京浜三港の連携	<p>V 港湾相互間の連携の確保</p> <p>一つの経済圏や生活圏を構成し、あるいは一つの海域を構成している地域において複数の港湾が存在し、相互に経済的、自然的又は社会的観点からみて密接な関係を有する場合は、港湾相互間の連携の確保が重要である。とりわけ、規模の効果を活かした国際水準の利用者サービスを提供することが求められている三大湾の港湾については密接な連携が不可欠である。港湾相互間の連携に当たっては、港湾計画の作成、港湾の利用、港湾の環境の保全等に関して、国及び関係する港湾管理者等が相互に連絡調整する体制を構築しつつ、以下のとおり取り組む。</p> <p>1 港湾相互間の連携に関する視点</p> <p>① 経済的な観点からの連携</p> <p>近接した港湾が総体として、海上輸送網の拠点を形成するように関係者間で連携するとともに、それぞれの港湾において、その特性を踏まえた機能分担に応じて、計画的に施設を配置する。</p> <p>2 各地域における港湾相互間の連携</p> <p>③ 関東地方</p> <p>京浜港を構成する東京港、横浜港及び川崎港が一体となり我が国と欧州や北米等を結ぶ基幹航路や、アジアを結ぶアジア航路の多方面・多頻度サービスの充実を目指し、京浜港において港湾コストの低減、北海道、東北地域などの港湾と連携した国際フィーダー航路による輸送の強化等による広域からの貨物集約、国・港湾管理者・民間の協働体制の構築による効率的な港湾運営等の取組を進める。また、新たな貨物需要の創出に資する流通加工機能を備えた物流施設の埠頭近傍への誘致・集積により、ロジスティクス・ハブ機能の強化を図る。</p>

※港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(平成26年11月14日答申案) 青字: 変更箇所