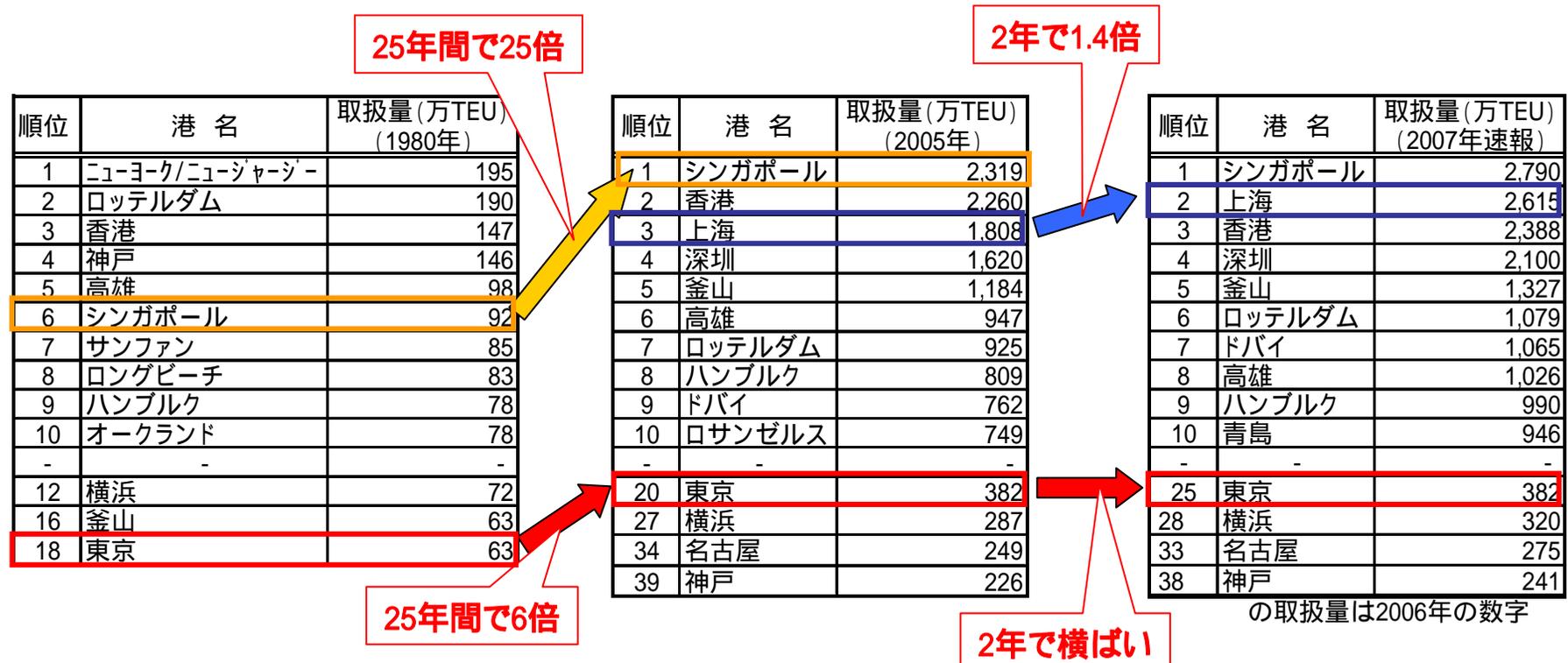


第1回検討委員会での指摘事項への対応

(1) 国際競争力の強化の必要性

相対的地位が低下している我が国の港湾

- 日本の港湾の世界ランキング（順位）が低下。
 東京港：18位（1980年） 20位（2005年） 25位（2007年）
- 海外の港湾が取扱量を大幅に増やす中、日本の港湾の取扱量の伸びが小さい。



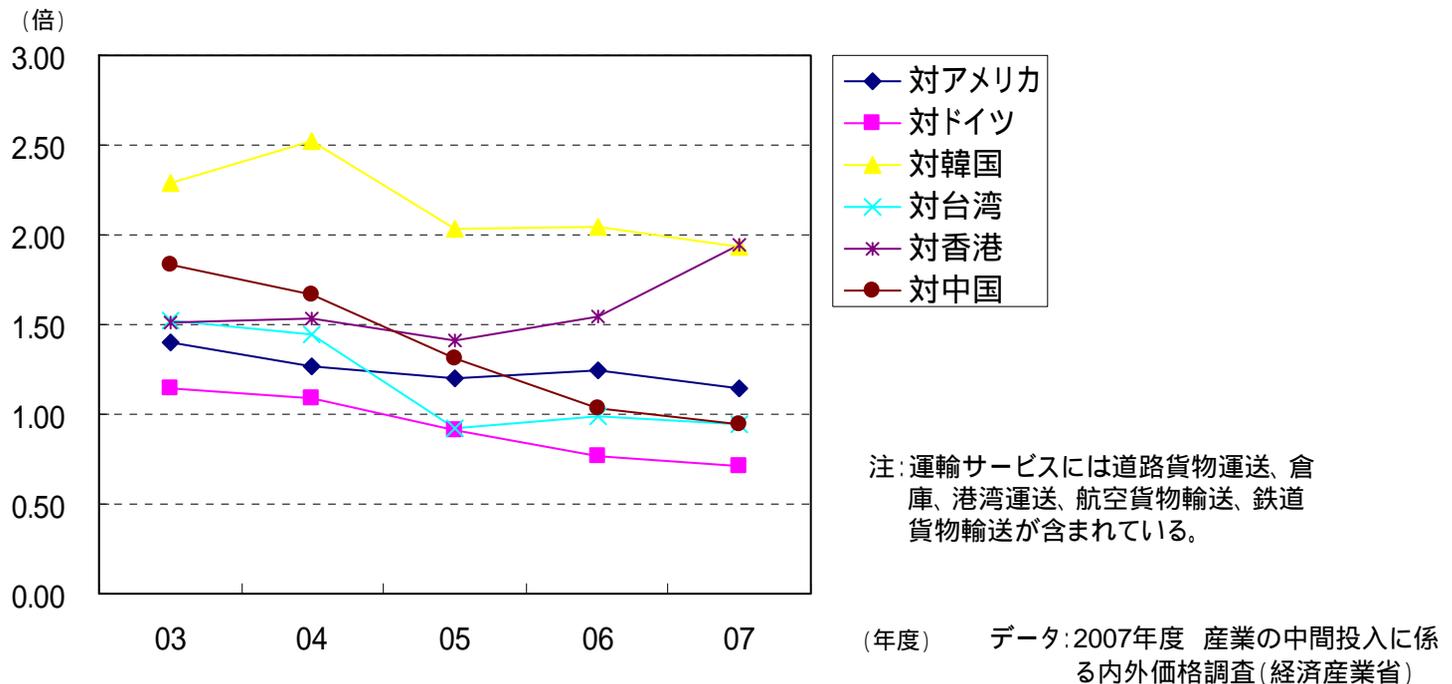
世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキングの変化

出典：国交省港湾局
 原典：CONTAINERISATION
 INTERNATIONAL YEAR
 BOOK

(1) 国際競争力の強化の必要性

格差は縮小しているが依然として存在している運輸サービスの内外価格差

- ・ 産業の中間投入に係る運輸サービスの内外価格差は、香港を除き縮小傾向にあるが、依然として日本の価格は対韓国・対香港では約2倍、対アメリカでは約1.1倍となっており、これらの国との運輸サービスの競争力は相対的に低くなっている。
- ・ 一方、対中国、対台湾、対ドイツについては、日本の運輸サービスの価格競争力が高くなっている。

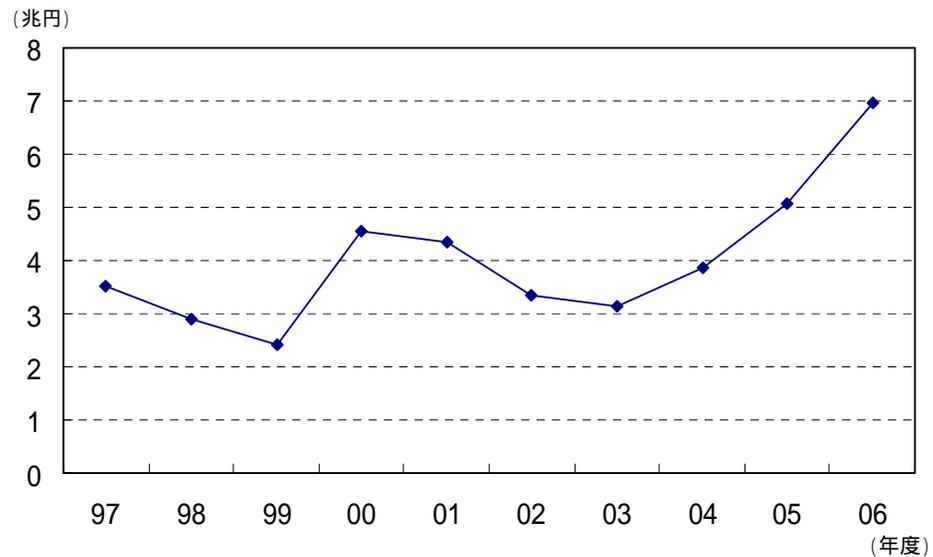


日本と各国の運輸サービス価格の比較

(1) 国際競争力の強化の必要性

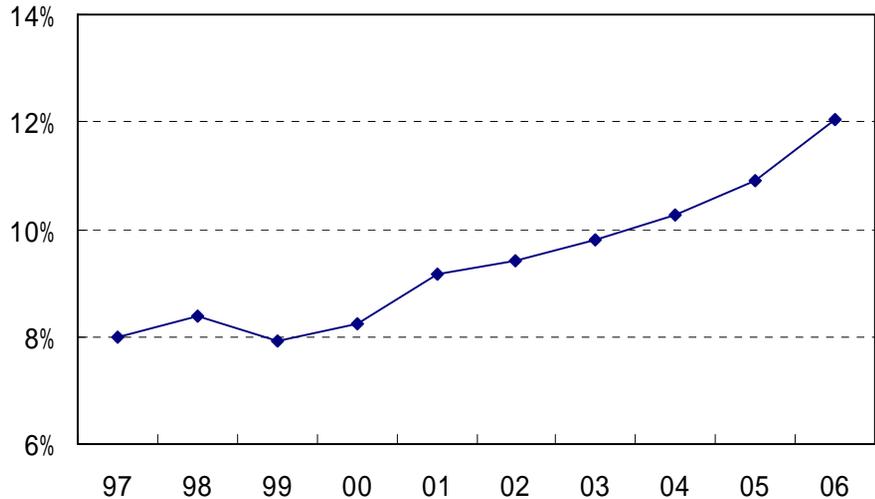
生産拠点の海外流出

- ・近年、アジア諸国（地域）の経済成長は著しく、わが国でも多くの企業が海外に生産拠点や収益拠点を進出させており、対外直接投資が増加の一途をたどっている。
- ・海外直接投資の増加傾向とともに、海外生産比率も増加傾向を示しており、生産拠点が海外に流出していることがわかる。



データ:財務省「対外直接投資(年度)」

我が国の海外直接投資の推移



現地法人売上高 ÷ (現地法人売上高 + 国内法人売上高) × 100

データ
現地法人売上高: 第37回海外事業活動基本調査、経済産業省
国内法人売上高: 平成18年度法人企業統計、財務省

海外生産比率の推移

(2) 日本の物流における区部臨海の位置づけ

日本全国の物流量の1割程度が集中している東京都市圏

・平成18/2006年のデータでは、

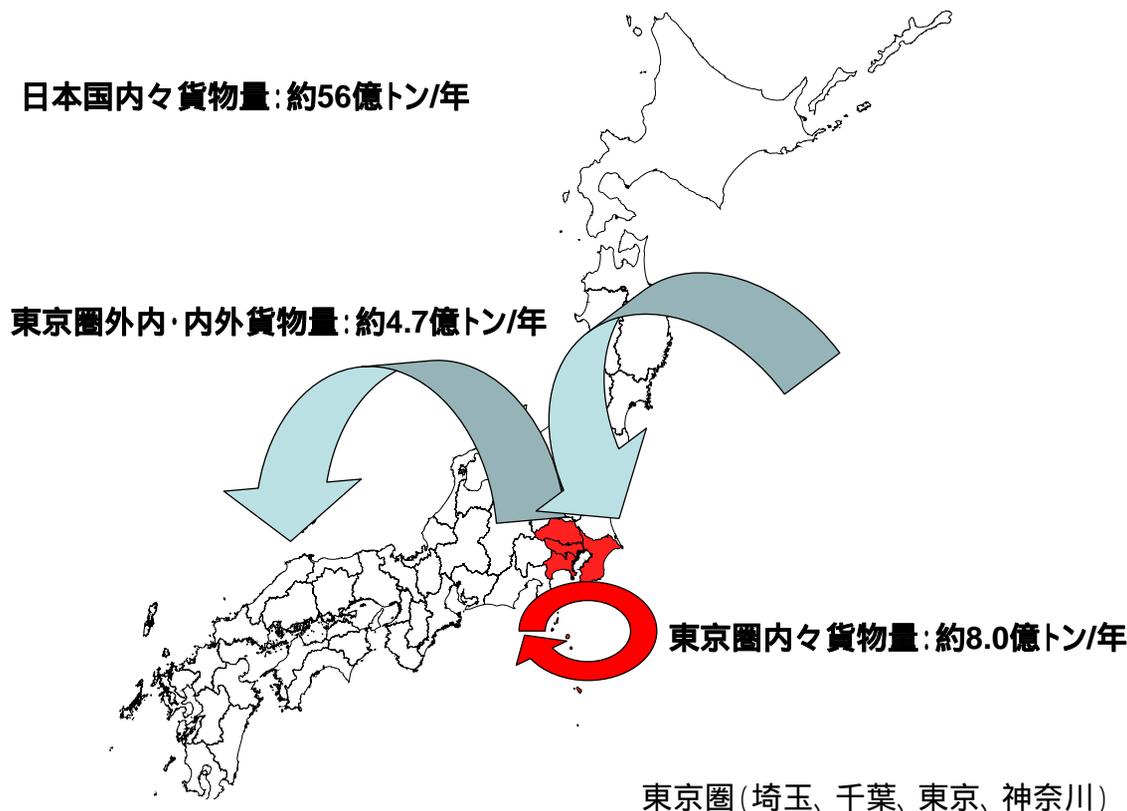
東京圏外内・内外貨物量が約4.7億トン/年

国内総物流量の約8.4%

東京圏内々貨物量が約8.0億トン/年

国内総物流量の約14%

を占めている。

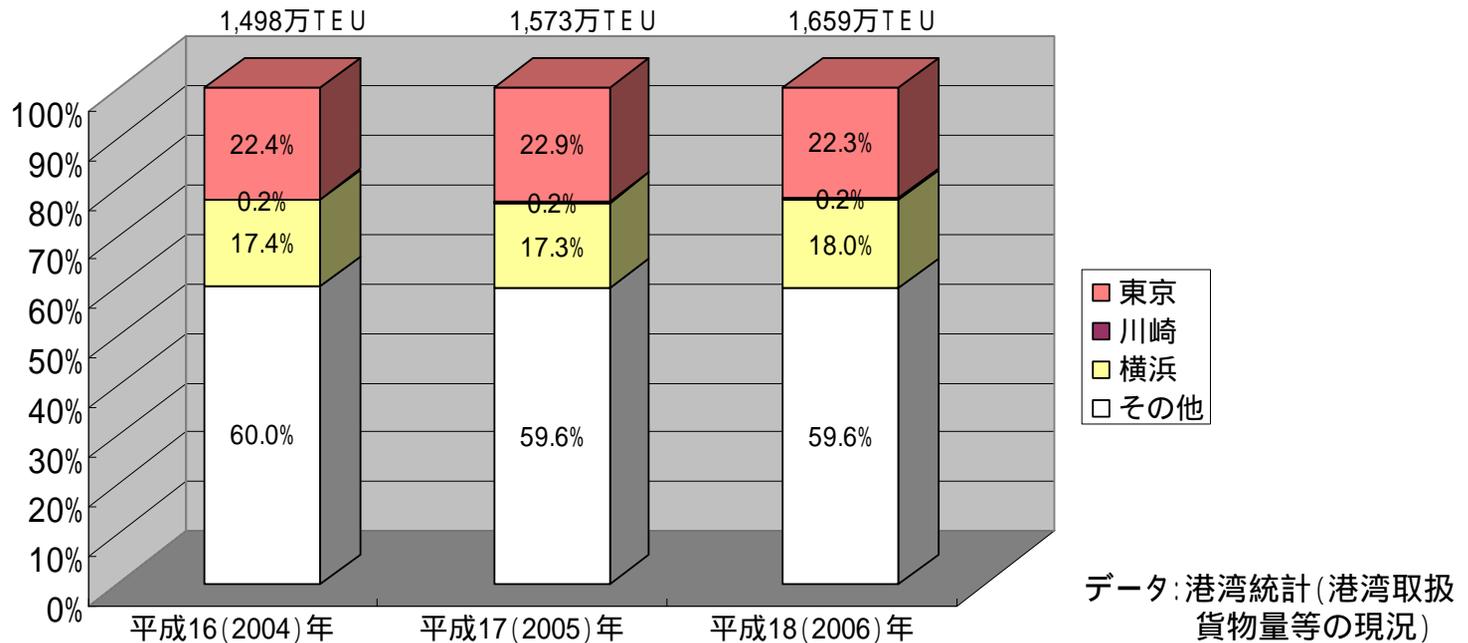


日本国内の総貨物量に占める東京圏関連の物流量

(2) 日本の物流における区部臨海の位置づけ

関東地域は人口が集中する一大消費地として、多くの貨物の流出入があり、全国的に重要な物流集中地域

- 日本の港湾における国際海上コンテナの取扱個数では、
東京港が全国港湾の取扱量の約22%
横浜港が全国港湾の取扱量の約17~19%
と、**両港で全国の国際海上コンテナ取扱個数の約4割を占めている。**

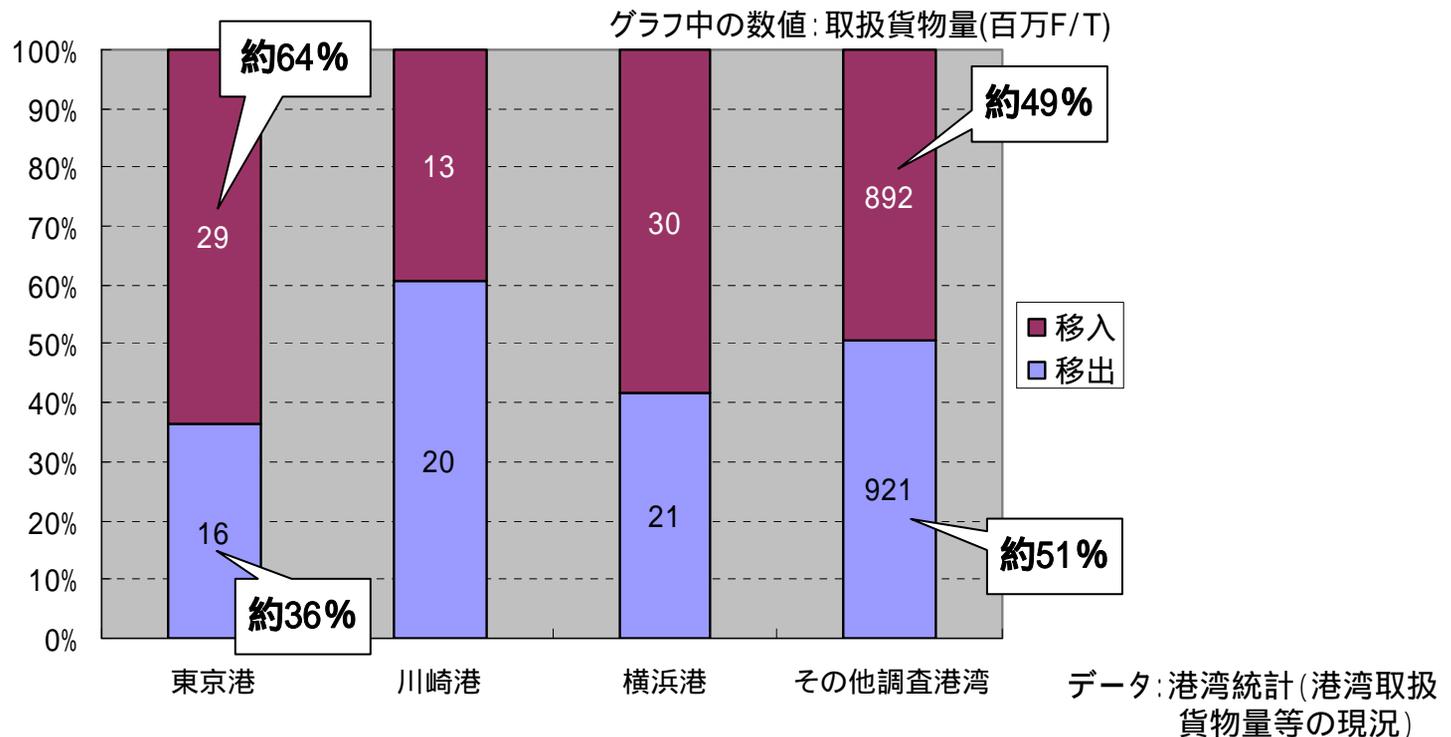


平成16~18年度国際海上コンテナ取扱個数の京浜三港が占める割合

(2) 日本の物流における区部臨海の位置づけ

大消費地東京を支える東京港

- 平成18/2006年の港湾統計データでは、東京港の移入貨物比率が約64%と横浜港や全国の他の調査港湾の平均を上回っており、一大消費地東京の生活を支えている港湾であることがわかる。



港湾別国内移出入量・比率(平成18/2006年)

(3) 区部臨海における土地利用・交通に関する課題の整理

東京臨海エリアに見られる住居・物流施設の混在

- ・東京臨海エリアでは、元来は臨港地区であったところに現在ではマンション等の住居が立地するなど、住居と物流施設の混在が認められる。



マンションと普通倉庫が隣接



低層住宅エリアに配送センターが立地

撮影場所:東京都品川区

東京臨海エリアでの住居と物流施設の混在例

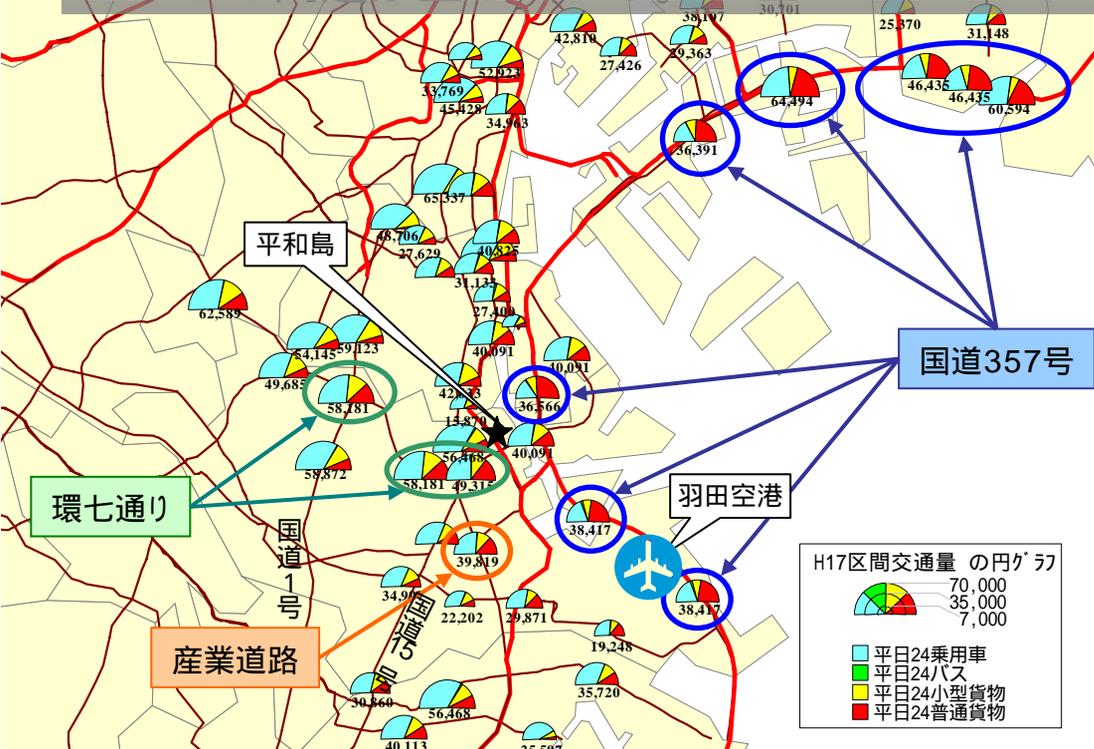
(3) 区部臨海における土地利用・交通に関する課題の整理

高い普通(大型)貨物車混入率を示している臨海部の道路

- ・ 国道357号の葛西から羽田空港、環七通りの国道15号から国道1号にかけての区間、産業道路において特に普通(大型)貨物車の混入率が高い。
- ・ 普通貨物車は一般車や小型貨物車に比べて騒音や排気ガスなどの負荷が高いため、一般に混入率が高い道路では沿道対策の実施などが求められる。

流通業務団地内道路の課題

- ・ 南部流通業務団地内の道路で貨物車の路上待機などにより路線バスの遅延などの問題が生じている。



南部流通業務団地内の道路の様子