

## 運輸事情調査（米国カリフォルニア州）

(目次)

I 地勢

1. カリフォルニア州
2. サンフランシスコ及びベイエリア

II 行政機構

1. 行政機構全体の概要
2. 運輸関係行政機関
  - (1) California State Transportation Agency (CalSTA)
  - (2) Board of Pilot Commissioners (BOPC)
  - (3) California Highway Patrol (CHP)
  - (4) California Transportation Commission (CTC)
  - (5) Department of Motor Vehicles (DMV)
  - (6) New Motor Vehicle Board (NMVB)
  - (7) Department of Transportation (Caltrans)
  - (8) High Speed Rail Authority (CHSRA)
  - (9) Office of Traffic Safety (OTS)
3. 運輸関係予算

III カリフォルニア州における運輸交通事情

1. 道路
  - (1) 概要
  - (2) 主な自動車関係行政機関
  - (3) サンフランシスコ市内の交通
2. 航空
  - (1) 概要
  - (2) サンフランシスコ国際空港
  - (3) オークランド国際空港
  - (4) サンノゼ国際空港
  - (5) インフラ整備
  - (6) ゼネラル・アビエーション
3. 鉄道
  - (1) アムトラック (Amtrak)
  - (2) カルトレイン (CALTRAIN)
  - (3) BART (Bay Area Rapid Transit)
  - (4) Muni
  - (5) 高速鉄道計画

#### 4. 港湾

(1) サンフランシスコ港

(2) オークランド港

## 運輸事情調査（米国カリフォルニア州）

### I 地勢

#### 1. カリフォルニア州（加州）

加州はアメリカ合衆国の太平洋岸に面し、南北に約1,300km、東西に400km、42万4千平方キロメートルの州面積は日本よりも約9%広く、アラスカ、テキサス州に次ぐ広さを誇る。人口は約3,981万人（2017年）である。州内総生産（GSP）は2兆7400億ドル（2017年）で全米50州中最大であり、アメリカ経済において重要な地域の一つである。加州を1つの国と仮定して他国と比較した場合、イギリスやインドより大きい経済規模を有する。

#### 2. サンフランシスコ及びベイエリア

サンフランシスコは古くから国際都市として米国の玄関口として栄えてきた。現在は西海岸における金融及び保険産業の中心地であるほか、サンタクララ郡を中心とするシリコンバレーにおける半導体や情報通信等の先端技術研究は世界でも主導的な役割を果たしている。またそのリベラルな土地柄から、文化、芸術等でも多様な発展を見ている。

運輸、交通の面からは、サンフランシスコ湾が発見されて以降しばらくはさほど重要視されていなかったが、19世紀中頃から所謂ゴールドラッシュで世界中から人が集まり、富が集中したことからサンフランシスコを中心に市街地開発や交通インフラ整備が急速に発展した。また地形的にも天然の良港であることから対岸のオークランド港や上流のサクラメント港は古くから貿易港湾としての地位を確立し、船舶の往来も盛んになった。我が国との関係では、1860年には勝海舟や福沢諭吉を乗せた咸臨丸が日本政府の公船として初めてアメリカに寄港したほか、1945年には国連憲章がサンフランシスコで調印され、その後1951年にはサンフランシスコ平和条約及び日米安全保障条約が締結されるなど縁が深い都市である。

サンフランシスコは一年を通じて気候が穏和であり、ヴィクトリア様式の建物が残る風光明媚な観光地としても栄えている一方で、サンフランシスコ沖のエンジェル島がかつて移民の玄関口だったこともあり、多様な移民文化が形成されている。サンフランシスコには全米で数少ない日本町を有するほか、最大級のチャイナタウンが存在することもその一例である。市内の宿泊者収容能力は高く、政策的に大規模な国際会議やコンベンションの誘致を行っている。

サンフランシスコ湾を囲む9つの郡を総称したベイエリアと呼ばれる地域は、加州経済を支える主要地域である。オークランド港はコンテナ定期航路を有しており、広大なコンテナヤード施設内には大陸横断鉄道の軌道が敷設され、内陸への貨物輸送の起点を担っている。

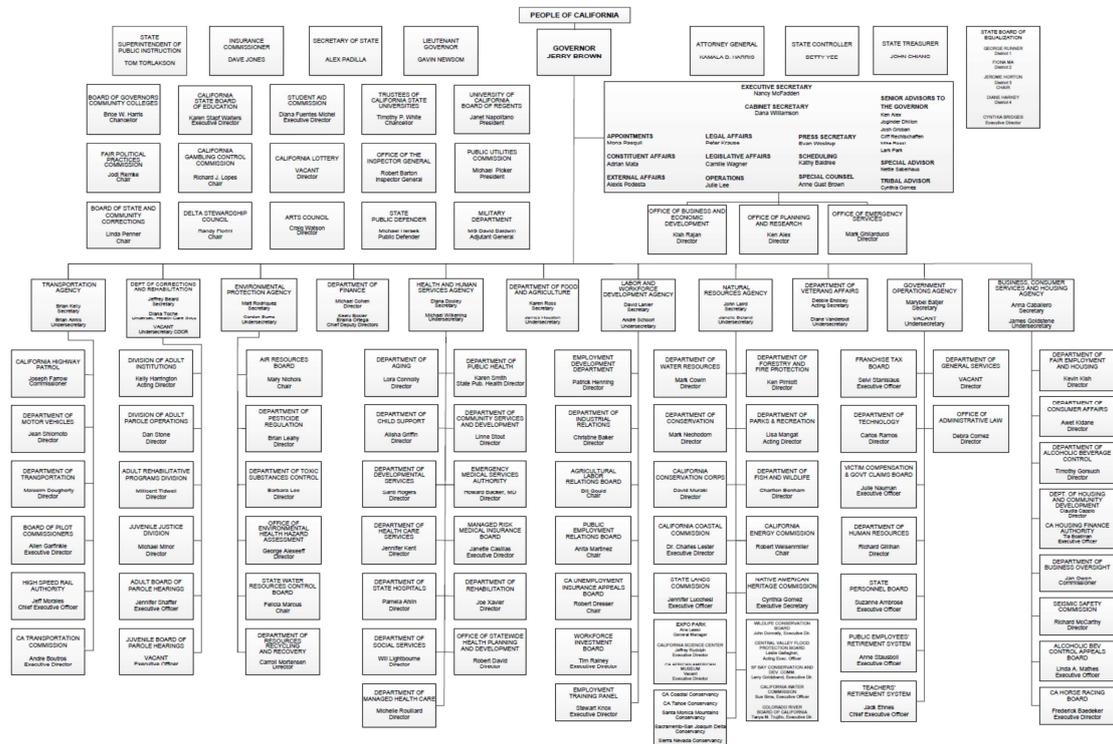
## II 行政機構

### 1. 行政機構全体の概要

加州の州都はサンフランシスコの北東約140kmに位置するサクラメント市（人口48万人）にあり、同市は州議会及び州政府関係機関の庁舎を中心に計画的に整備されている。2019年1月より州知事はギャビン・ニューサム知事（民主党）が務めており、他公選職は副知事、司法長官、監察官、州務長官、教育長、財務長官、保険長官、州税査定平準局委員からなる。州上院議員は定数40、州下院議員は定数80で両院共に民主党が議席の過半数を占める。連邦上院議員は2議席、連邦下院議員は53議席となっている。

3.2.15

### CALIFORNIA STATE GOVERNMENT – THE EXECUTIVE BRANCH



### 2. 運輸関係行政機関

#### (1) カリフォルニア州運輸庁 (California State Transportation Agency: CalSTA)

CalSTAは、加州の運輸行政を統括する組織であり、次の部門で構成される。

- Board of Pilot Commissioners (BOPC)
- California Highway Patrol (CHP)
- California Transportation Commission (CTC)
- Department of Motor Vehicles (DMV)
- New Motor Vehicle Board (NMVB)
- Department of Transportation (Caltrans)
- High Speed Rail Authority (CHSRA)
- Office of Traffic Safety (OTS)

(2) Board of Pilot Commissioners (BOPC) (水先人委員会)

BOPCは、水先人のライセンス発行やレギュレーションを所管する州政府組織である。1850年2月の設立。

(3) California Highway Patrol (CHP)

CHPは、州政府の法執行機関（警察）であり、加州高速道路のパトロールを主な任務とする。1929年4月の設立。

(4) California Transportation Commission (CTC)

CTCは、加州の運輸各分野に対する政策の方向性を決定付けるとともに、各事業に対する資金配分等を行い、また、ビジネス・運輸・住宅庁に対し助言等を行う州政府の独立機関である。運輸政策の方向性の決定に影響力を持つ。1978年の設立。

(5) Department of Motor Vehicles (DMV)

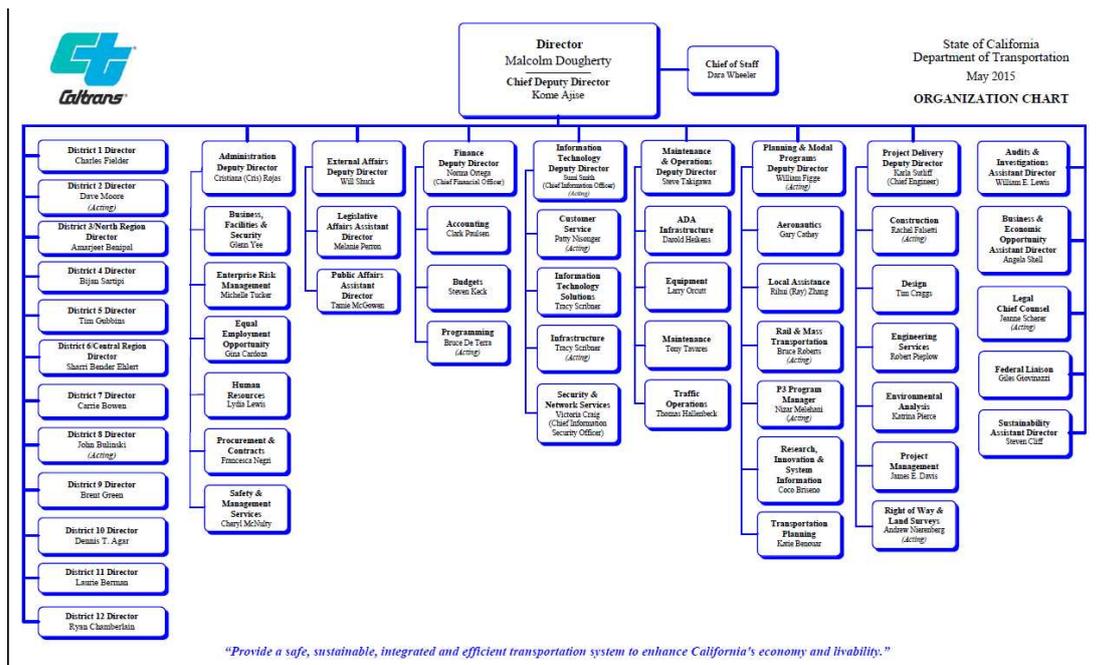
DMVは、自動車やボートの登録機業務や運転免許証の発行を行っている。1915年の設立。2011年時点で8,800人以上の職員を有しており、州内に169のオフィスを保有している。

(6) New Motor Vehicle Board (NMVB)

NMVBは、DMV内のプログラムで、DMVの長官が下した最終決定に関する不服申し立てを聴取する機能を有する。1967年の設立。

(7) Department of Transportation (Caltrans)

Caltransは、加州における高速道路をはじめとする交通インフラの設計、建設及び管理を所掌するとともに、アムトラック（全米旅客鉄道公社）と提携して都市間鉄道旅客輸送の整備を行い、州内における多様な輸送モードの実現を推進している。



(8) High Speed Rail Authority (CHSRA)

CHSRAは、州の南北を結ぶ高速鉄道プロジェクトの計画と建設を所管する。最高意思決定機関である理事会は8人の理事から構成される。1996年に設立。

(9) Office of Traffic Safety (OTS)

OTSは、交通事故やそれに伴う経済的損失を減少させるための基金を管理・運営する組織。1967年に設立。

### 3. 運輸関係予算

2017-18会計年度の加州予算（州財源のみ）は約170,862,847千ドル、うち運輸関係予算は10,891,920千ドルであり、州予算の6.4%を占める。財源としては、自動車登録料、運転免許手数料、ライセンスプレート交付料、重量税、燃料税等の財源のほか Proposition 1B（運輸インフラの安全性改善、州道の修繕、改善、耐震改良等を目的とした州債）を主な財源とする。

## III カリフォルニア州における運輸交通事情

### 1. 道路

#### (1) 概要

米国は言わずと知れた車社会であり、加州においても自動車は第一交通・輸送手段である。州内の自動車登録台数は約3,500万台(2018年)であり、うち、乗用車は約2,500万台、その他トラック等は約1,000万台となっている。

州内の公共用道路の総延長距離は約17.5万マイルで、そのうち約3万2千マイルが高速道路となっている。高速道路の最高速度は一般に時速65マイルに制限されているが、地域の交通事情にあわせて70マイル又は55マイル制限が設けられている箇所もある。

個人所有の車両に対しては、いわゆる車検制度は無く、車両の管理は個人の責任で行われる（バスやタクシー、トラック等の商用車に対して検査制度あり）。車両の売買及び車両登録時にはスモッグテスト（排気ガスの適合検査）を受ける必要があり、不適合の場合は所要の修理を行う必要がある。

米国では、長年に渡って自動車に大きく依存した交通文化が形成されてきたため、他の先進諸国と比較して鉄道旅客輸送の割合は低く、徐々に過密の度合いを増してきた州内では慢性的な交通渋滞や大気汚染が深刻化するとともに、道路状態は全米でも有数の悪さである。

公共交通機関が発達しているサンフランシスコ地域では、若者を中心に自動車離れが進んでいるとも言われ、バスや地下鉄、自転車を利用することに対する住民の認識も高い。

交通渋滞の緩和及び環境対策を図るため、州政府では都市近郊の高速道路にHOV(High Occupancy Vehicle) レーン、又はCar Poolレーンと呼ばれる車線を設け、複

数人が乗車している車両のみに通行を認めるとともに、一部の有料橋の通行料減免等の対策を講じているほか、自動運転をはじめとしたITを活用した高度化された自動車及び高速道路システムの調査研究（州立大学と連携）を実施している。

## （2）主な自動車関係行政機関

### 1) サンフランシスコ交通局（Metropolitan Transportation Commission）

サンフランシスコベイエリアにおける運輸政策を調整・統括する機関。事業の計画のほか、管内の各郡及び市が関係する連邦政府助成事業について資金配分等の調整を行う。

### 2) サムトランス（SAMTRANS: San Mateo County Transit District）

サンマテオ郡を中心に運行する公共交通機関として1975年に設立され、サンマテオ郡内及び同郡からサンフランシスコ国際空港、サンフランシスコ市内への路線を運行している。

年間予算は、運行収入の他、連邦及び州政府からの補助金及び同郡内で徴収された売上税の0.5%が充てられている。

### 3) ゴールデンゲートブリッジ・ハイウェイ運輸監理局

ゴールデンゲートブリッジ・ハイウェイ運輸監理局は橋の通行料収入によって運営されている珍しい組織である。ゴールデンゲートブリッジの管理のほか、マリン郡とサンフランシスコ市間のバスやフェリーの運行も行っており、歳入の約75%を橋の通行料から、残りを乗車料金や広告料その他連邦政府等から得ている。

### 4) ACトランジット（Alameda Contra-Costa Transit District）

1960年に設立されたアラメダ及びコントラコスタ郡を結ぶバス会社。収入の約2割が運賃によるもので、その他を政府からの消費税や固定資産税などで割り当てられた特定財源によって支えられている。

## （3）サンフランシスコ市内の交通

サンフランシスコ市内にはMUNIと呼ばれる公共交通システムがあり、年間約2億6000万人が利用している（2017年）。MUNIは市長の任命する6名の委員からなるサンフランシスコ市交通委員会及び市交通局により管理運営される。MUNIの保有車輛はディーゼルバスをはじめ、トロリーバス、路面電車、ライトレール及びケーブルカーがあり、サンフランシスコ市内において多様な交通体系を形成している。運賃はケーブルカーが片道7ドルのほかは現金で2.75ドル、交通系ICカード及び専用アプリ利用の場合は2.50ドルとなっており、120分以内ならば追加料金無しでの乗り換えが可能（トランスファー制度）である。このトランスファー制度は一時期財政難の理由から廃止されたが、市民からの強い要望により復活した経緯がある。主要道路にはバス専用レーンが設けられており、通勤時間帯の渋滞中でも定時運行を実現するよう配慮がされている。

トロリーバスは、サンフランシスコ名物の急な坂道での騒音や排気ガスも発生させることがなく環境に優しい交通手段として有効であるが、架線から電気を供給するため運

行範囲が限られることや架線からの脱線も多く、運転手が復旧できない場合は渋滞を引き起こすこともある。架線は路面電車と一部共有していることからスケジュール管理上も不利である。

ライトレールは、一般の道路と平行して敷設されており、その路線の大部分が自動車道と分離されている専用軌道となっている。交通規制は一般の自動車と同様であるほか、市内中心部は渋滞緩和の観点から地下を通行する方式が採用されている。

ケーブルカーは、サンフランシスコの観光の目玉で連日多くの観光客が利用している反面、日常の足としての意味が薄れつつある。1800年代後期の全盛期には、運行会社10社により8路線が営業され車両数は600台であった。その後トロリーバスの出現により各社の経営状況も次第に悪化しその結果各路線は廃止を迫られた。一方で歴史的観光資源としての評価が高かったことから市民の強い保存要望を受け、サンフランシスコ市が一部路線を買い取り運行が維持された。1982年から2年間、6,000億円の費用を投じてレールの交換を含む大規模な改修工事が行われ、現在は観光名物として旅行者を中心に利用される。

## 2. 航空

### (1) 概要

ベイエリアには、サンフランシスコ国際空港、オークランド国際空港及びサンノゼ国際空港がある。当初サンフランシスコ国際空港の補助的な役割でしかなかったオークランド国際空港は、低額な空港使用料という利点を生かし近年サウスウエスト、ジェットブルー等の格安航空会社による準ハブ化及び航空貨物の積極的な受け入れにより急速に利用者を延ばしているほか、近距離国際線（カナダ、メキシコ行き）を担っている。サンノゼ空港はシリコンバレーの景況にも左右される要素が比較的強いが、2010年のターミナルの近代化や新規路線獲得のためのトップセールスを盛んに行うなど積極的であり、2013年1月には、全日空がサンノゼー成田間直行便を開設した。

加州の登録航空機数 26,811機（国内の9.4%） ※2017

加州のライセンス保有者数 59,929 ※2017

### (2) サンフランシスコ国際空港 (San Francisco International Airport)

米国西海岸における中核的な空港であり、特にユナイテッド航空のハブ空港として発展しており、特にロサンゼルス間において一日当たり80便以上が飛んでいる。2000年6月には、新しい国際線ターミナルが開業し、処理能力及び旅客取扱い能力が著しく増大した。さらに2011年4月には国内線ターミナル2の近代化工事が終了し、アメリカン航空とアラスカ航空が利用している。同空港は従来濃霧による遅延の影響を受けることが多いことに加え、滑走路間隔が750ftであることから、視界不良時における遅延の影響を最大25%に留めることが可能となるようPRM (Precision Runway Monitor) /SOIA (Simultaneous Offset Instrument Approach) が導入されている。

### 【基本情報】

管理者：San Francisco Airport Commission

面積：21km<sup>2</sup>（水面下10km<sup>2</sup>、地上11km<sup>2</sup>）

滑走路：4本（11,870 ftから 7,500 feet）

利用者：26,900,048人（2017年）※全米第7位

貨物量：568,983トン（2017年）※全米第24位

主要航空会社：

#### （3）オークランド国際空港

サンフランシスコと湾を挟んで対岸に位置し、オークランド市中心から南方7kmに位置する国際空港である。主にLCCによる利用が多く、サウスウェスト航空、アラスカ航空、ジェットブルー航空等が就航し、国内各地や欧州、メキシコ、アジア方面の路線を運航する。

### 【基本情報】

管理者：Port of Oakland

面積：2,600 acres

滑走路：滑走路4本（10,000 ft から3,372 ft）

利用者：6,413,842人（2017年）※全米第36位

貨物量：1,484,242トン（2017年）※全米第11位

主要航空会社：Alaska, American, Delta, Hawaiian, JetBlue, Southwest

交通：BART・Coliseum駅から6分

#### （4）サンノゼ国際空港

シリコンバレーの中心としてあるサンノゼに位置する国際空港。正式名称は、サンノゼ出身であるノーマン・ミネタ元連邦運輸庁長官の功績を称えてノーマン・ミネタ・サンノゼ国際空港としている。サウスウェスト航空やアラスカ航空が就航し、全米各地やメキシコ方面の路線を運行している。日本との直行便は全日空が成田便を運行している。

### 【基本情報】

管理者：サンノゼ市

滑走路：3本（10,000 ft から4,599 ft）

利用者：6,130,878人（2017年）※全米第37位

貨物量：113,534トン（2017年）※全米第86位

#### （5）インフラ整備

空港建設は州、郡、市等の地方自治体が独自の財源で行うもので、必ずしも連邦政府の財源が投入されるわけではない。しかし連邦政府が用意するインフラ等への投資プロジェクトの対象となれば連邦資金を活用できることから自治体はこれを上手く活用する例が多い。空港内のFAA所管施設等は連邦政府による。セキュリティの面からも建

設及び管理運営は公的機関が担当する場合が多い。

#### (6) ゼネラル・アビエーション

カリフォルニア州にはフライトスクールが多く所在している。これは安定した気候のため年間訓練日数が多く確保できること、また郡等が運営している小規模空港が多い等環境面での優位性があることも理由である。また、カリフォルニア州は全米でも特に富裕者層が多い地域であり、これらの層を中心とした自家用航空機の保有割合が高く、都心部に近い空港では駐機場の獲得に長期間を要することも多い。また、カリフォルニア州の場合、農業経営者が広大な農地への農薬散布等で活用する例が多いのも特徴的である。一方で最近では訓練を受ける者及び有資格者が漸減傾向にある。

※連邦航空保安局 (FAA) ホームページ

### 3. 鉄道

米国における長距離貨物輸送のシェアは、大量輸送が可能であることや船舶輸送に比べ時間とコストの両面での優位性がある鉄道が大きな割合を占めている。一方旅客輸送については、移動時間が長く利用本数も限られていることや貨物鉄道会社が設備を保有しており貨物優先の運行体制により定時運行に対する信頼性が乏しいことから、他の輸送形態と比べ極めて利用度が低い。最近では将来人口が増加することが予測される中、エネルギー効率がが高く、環境に優しい輸送モードである鉄道への関心が高まってきており、高速鉄道の建設が計画されている。

現在、北カリフォルニアにおいて運営している主な貨物鉄道会社は、ユニオン・パシフィック鉄道及びバーリン・ノーザン・アンド・サンタフェ鉄道 (BNSF) 及びの2社である。

#### (1) アムトラック (Amtrak)

米国内の中長距離旅客鉄道で、加州では主にロサンゼルスを基点として路線が延びている。加州内利用者数 (各駅の乗降者総数) は約1200万人 (2017年) である。加州内の各路線も近年、利用客数を順調に伸ばしており、カルトランスとのパートナーシップで運行されているPacific Surfliner (サンルイス・オビスポーサンディエゴ間)、Capitol Corridor (サンノゼーオーバン間) 及びSan Joaquin (サクラメント/オークランドーベーカーズフィールド間) はそれぞれアムトラック全路線の中で第3位、第4位、第7位 (2017年) の乗客数を誇る。

#### (2) カルトレイン (CALTRAIN)

歴史的には、1863年にサンフランシスコ～サンノゼ間で鉄道が開業されたことに端を発する。モータリゼーションの高まりを受けて旅客需要が減少したため、1977年には鉄道サービスを一端終了するが、1980年にはCaltransの補助金を受けてSouthern

Pacific社が運行、1987年には現在のCALTRAINが運行を引き継いだ。CALTRAINはサンフランシスコ～ギルロイ間（約77マイル）を運行している。CALTRAINは運営管理を行い、運行及び維持管理については民間鉄道事業者であるTransit America Serviceに委託している。

車両はディーゼル機関車、総2階建ての客車で構成され、各駅に停車する運行形態と、サンフランシスコ～サンノゼ間を1時間程度で結ぶ急行が運行されている。平日平均利用者数は62,190人（2017年）である。なお、現在保有する客車134両のうち、93両は日本車輛が納入したものである。

現在、2022年までにサンフランシスコ～サンノゼ間を電化するプロジェクトが進行している。

### （3）BART (Bay Area Rapid Transportation)

1950年代以降、経済規模の拡大に伴う急速な人口集中による道路交通事情の悪化を解消することを目的に1964年から建設が開始された。この建設には8年の歳月と約17億ドルの費用が投じられ、1972年に第1期路線としてオークランド～リッチモンド間が開通。その後徐々に延伸され、現在では5路線48駅、営業距離121マイルに至っている。なお今後の更なる人口増加予想を受けイーストベイ（サンフランシスコ湾東岸地域）での延伸工事が計画されている。

サンフランシスコ～オークランド間は、「Transbay Tube」と呼ばれる海底トンネルが設置されている。耐震構造の鉄筋コンクリート製で、1989年の大地震にも耐えている。車両の運行は交通管制センターで一括管理されており無人運行が可能。運用センターには大型の運行制御パネルが設置され、常時各車両の位置や整備状況等がモニター上に表示されている。

2003年6月には、サンフランシスコ空港までの延伸工事が完了し、同空港からサンフランシスコ市内へのアクセスがスムーズとなり利用者からの評判は悪くはない。また、2014年11月にはオークランド空港への乗り入れ工事が完了した。平日の平均利用者数は約417,000人（2017年）である。

### （4）Muni

サンフランシスコ市交通局が運行する鉄軌道として、LRTであるMuniMetroとF-Lineがある。Munimetroは市内に6路線、総延長71.5マイルのLRTであり、市内都心部では、上述のBARTと平行して地下を走行する。現在、慢性的な市内中華街の交通渋滞緩和のため、中華街とCaltrainの終着駅を結ぶ路線の建設が進められており、2019年に運行開始を予定している。F-Lineは著名な観光地であるFishermans' Wharfとカストロ地区を結ぶ路面電車であり、イタリアで運行されていたレトロな車両をはじめ、様々な車両を見ることができる。

### （5）加州高速鉄道計画

加州高速鉄道計画は、サンフランシスコ～ロサンゼルス間を220マイル（350km/h）

で走行し2時間40分で結ぶ鉄道プロジェクトである。実施主体は加州高速鉄道局（California High Speed Rail Authority）である。2050年までに加州の人口が現在（2016）の約3900万人から約5000万人に増加する見込みとなっており、高速道路や空港の混雑状況は今後ますます深刻になることが予想されていることから、高速鉄道計画への関心は加州政府レベルで非常に高い。ビジネスプラン2018によれば、2029年までにサンフランシスコ～ベーカーズフィールド間を先行開業し、2033年にはサンフランシスコ～アナハイム間を開業させる予定となっている。

建設工事は2013年夏頃から開始され、2015年1月にはフレズノ市で着工式が開催された。現在はセントラルバレーを中心に土木工事が進められている。なお、サンフランシスコ側の終点駅は複合ターミナルの機能を有するトランスベイターミナルの最深部に建設される予定となっている。なお、トランスベイターミナルの地上部分（バスターミナル）は2018年8月に完成・開業している。

なお、日本政府及び鉄道関連企業は早くから加州高速鉄道計画に関心を有し積極的に活動している。2005年には国土交通省とCHSRAの間で覚え書きを結び、新幹線のシステムが採用されるよう様々な取り組みが進められてきた。2015年4月には安倍総理大臣がブラウン加州知事に実寸大の新幹線のシミュレーターを用いてトップセールスを行っている。また、2016年4月にはJR東日本の鉄道博物館（さいたま市）とカリフォルニア州立鉄道博物館（サクラメント市）が姉妹館提携を行っている。



カリフォルニア高速鉄道計画

#### 4. 港湾

バイエリアはロサンゼルス・ロングビーチに並び米国西海岸における海上輸送の中心的な役割を担っており、コンテナ港としてのオークランド港、クルーズ船寄港地としてのサンフランシスコ港、農作物を運搬する船舶が出入りするストックトン港及びサクラメント港が主要な港湾である。また、2009年よりリッチモンド港はホンダ自動車の受入基地となっている。

##### (1) サンフランシスコ港

サンフランシスコの沿岸約8マイルに渡る港湾施設、不動産等を管理する。フィッシャーマンズワーフ、Pier39、フェリービルディング及びAT&Tパーク等の著名観光施設も港湾当局が所有し長期リース契約を行っている物件である。ゴールドラッシュ以降の船舶来航ラッシュによる港湾施設運営管理の必要から、1863年に州政府港湾委員会が設置された。その後工業と共に発展し、第2次世界大戦時には米軍の兵站拠点として重要な機能を担った。1968年、港湾の管理が市に移管され現在に至る。同港は主に港湾運営や不動産収入を財源とし、市からは財政的に独立した機関である。

5名の委員からなる港湾委員会による意思決定がなされる。委員は市長任命で任期は4年である。港湾局は7つの部門（海事、不動産、計画開発、土木工事、保守営繕、財務管理、局長室）から構成されている。

主要事業内容には、クルーズ船誘致（毎年80隻、300,000人のクルーズ客）、港湾施設使用許可（長期契約による収益安定化）、ドックの利用誘致（北米最大級の浮乾ドック）、非コンテナ外航貨物（ばら積み）船の受け入れ等がある。

同港が抱える問題として、老朽化による閉鎖やかつての開発計画の中断等により、未利用及び非効率な利用形態の施設、土地が散在している等があることから、港湾本来の機能向上と公衆の利便性（公園、オープンスペース化）が調和した再計画・開発が進められている（以下は終了した事業例）。

- ・ Pier27クルーズターミナル化事業（2014）
- ・ Exploratorium（科学博物館）のPier15/17への移転（2013）
- ・ 2013年アメリカス・カップ開催準備（これに伴う港湾部開発、現テナントの立ち退き）等

##### (2) オークランド港

1927年設立。港湾、空港及び不動産の3部門から成り立つ。イーストベイにおける産業の中心として地域経済、雇用創出等で大きな役割を担っている。また、日本との貿易においても重要な存在である。

1852年オークランドの市制が始まると同時に港湾の建設が開始され、以降深水化が進められた。1962年、西海岸初の高度化された大規模コンテナターミナルとして整備され、当時サンフランシスコ港との定期便を有していた邦船社はオークランドへ移転した。

以降海上コンテナ物流の進展に伴い西海岸の物流拠点として発展。現在コンテナ取扱量では全米5位である（上位4位は、ロサンゼルス、ロングビーチ、ニューヨーク・ニュージャージー、サバナ）。横浜港と姉妹港、博多港と貿易協力港（姉妹港）関係がある。近年はスエズ運河拡張後の西海岸各港の優位性低下に対抗するため、シアトル、タコマ、ポートランド、オークランド、ロングビーチ、ロサンゼルス各港が足並みを揃え、各港の貨物を内陸部へ繋ぐユニオン・パシフィック鉄道、バーリントン・ノーザン・サンタ・フェ鉄道と連携し、将来的な伸びが期待されるアジア諸国への積極的なプロモーションを展開している。