

# 地域再生計画

## 1 地域再生計画の名称

国際コンテナ戦略港湾京浜港を活用した地域再生計画

## 2 地域再生計画の作成主体の名称

東京都・横浜市・川崎市（京浜港）

## 3 地域再生計画の区域

### (1) 京浜港の位置・範囲（地域再生計画として見込む区域の範囲）

東京都、横浜市、川崎市がそれぞれ管理する東京港、横浜港、川崎港は、東京湾口に最も近い横浜港から、湾奥に向かって川崎港、東京港と順に隣接し、「京浜港」を形成している。

今回の再生計画申請に係る区域の範囲については、三港を一体の区域として、以下のとおり設定する。

京浜港（東京港・横浜港・川崎港）の港湾区域及び臨港地区他  
（別添「京浜港申請区域図」参照）

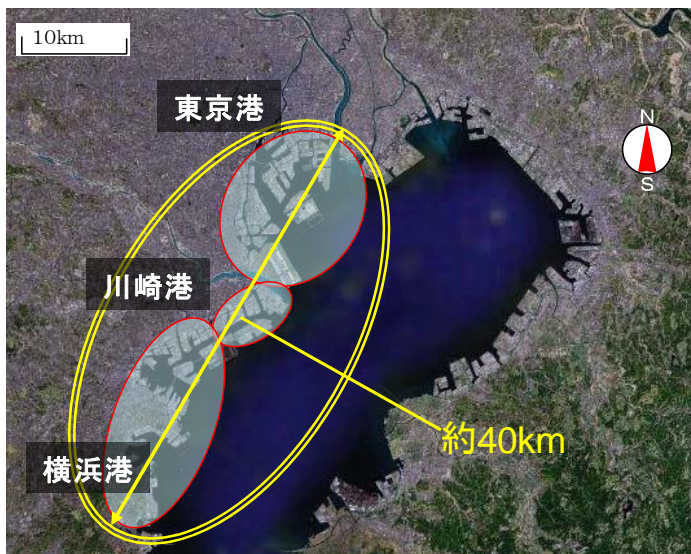
※参考

北緯 35度19分～35度41分

東経 139度37分～139度51分

臨港地区(陸域) 5,926ha 港湾区域(水域) 15,906ha

### ■ 京浜港の位置



## 4 地域再生計画の目標

### (1) 京浜港が地域に与える影響と京浜港活性化の必要性

#### ア 地域に与える影響

京浜港が存在することにより、まず港湾荷役作業、海運業、倉庫業などの物流サービスを行う産業や貿易商社、銀行、保険会社など貿易に関連した産業などの様々な仕事が生じる。また、原材料が調達しやすく、製品の輸出なども容易であることから製造業の立地が進むことや、市民生活に必要な生活物資の輸入により、それに起因する流通産業が形成されるなど、雇用が創出される。その他、港の景観やイメージを生かしたホテルや商業・飲食施設などが立地するとともに、観光客を取り込むことで経済が活性化される。

さらに、港を通じた輸出入に関わる産業活動や、その財やサービスの生産に必要な原材料の需要が発生するとともに、そこに働く人々の所得が消費活動をもたらし、新たな投資が行われる。

そして、このように経済活動の連携を通じ、関連する様々な産業分野に新たな財・サービスが誘発されることで、港に直接関係を持たない産業なども含め幅広く京浜港の背後地域の経済を潤すことになる。

このように、京浜港地域の経済のみならず、国際貿易港である京浜港を利用する東日本をはじめとした背後圏地域の経済への影響は非常に大きく、京浜港が産業・市民生活の社会基盤として十分な機能を果たすことが求められている。

#### イ 京浜港活性化の必要性

我が国の港湾は、東アジア主要港が取扱量を増やす中、相対的な地位の低下が続いており、今後、基幹航路ネットワークから外れることにより、我が国経済に大きな影響があると指摘されている。

我が国の輸出関連産業にとって、基幹航路の維持・拡大は、サプライチェーンのなかで適切な時期に安定的に製品等を輸送できるだけでなく、海外での積替えが製品等に与えるダメージリスクを低減するなどの点でも重要である。船会社等からもアジアにおける我が国の取扱貨物量のシェアが低下する中、基幹航路を維持・拡大するためには、従来にも増して思い切った施策が不可欠との声がでている。

このためには、「選択と集中」の考え方により、既に国際コンテナ戦略港湾に選択されている京浜港に、貨物を集中させる具体的施策、国等による政策資源の集中投資、港湾利用コストの増大要因となる非効率的な規制等の徹底的な見直し等により、規模の経済を最大限に活かした京浜港の競争力の強化が必要である。

そのような広域からの貨物の集中は、京浜港の管理者である東京都、横浜市、川崎市の行政エリア外に立地する産業の競争性にも影響を与えるため、3自治体による独自の取り組みのほか、国レベルでの支援が非常に重要である。

この中で、今回は、特に京浜港における物流関連企業等による施設の機能高度化等を促進し、京浜港のコンテナ物流を中心とした機能による地域の活性化を推進すべく、「国際コンテナ戦略港湾京浜港を活用した地域再生計画」として作成するものである。

## (2) 京浜港が従来から掲げる政策目標・将来像

### ■ 京浜港の政策目標

総合港湾としての機能を維持するとともに、コンテナ物流に関する国際競争力の強化を図ることで、我が国産業の活性化、生活の安定性を確保する。（「京浜港の総合的な計画」）



### ■ 京浜港の将来像

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、「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。（同）

京浜港を取り巻く環境は厳しい状況にあるが、京浜港は、我が国を代表する国際貿易港として、荷主の求める「低コスト」で、「短い輸送期間」、「安定したサービス」を提供できるよう、国際競争力を強化し、基幹航路が寄港する国際海運ネットワーク上の拠点港湾の地位を維持・向上させていく。

上記の政策目標や将来像の達成により、輸送コストの低減や、効果的なサプライチェーンの構築などによる、製造業をはじめとした背後圏の産業の国際競争力強化を図る。同時に、アジアとの物流の円滑化や物流コストの低減により、成長するアジア市場への進出やシェア拡大を図る新たなビジネスチャンス及び京浜港エリアにおける雇用の創出、低コストで安定した物流網の確保・充実を実現し、京浜港の活性化を図り、もって我が国の経済成長につなげていく。

その具体的な方向性として京浜港は、既に京浜港共同ビジョン及び京浜港の総合的な計画の策定を通じて、とりわけ喫緊の課題であるコンテナ物流に関して、貨物集荷の3つのターゲット及びその実現のための4つの政策課題を設定し具体的な取組を進めている。

### (3) 5つの目標と3つのターゲットと政策課題

京浜港では国際ハブポートを実現するために、ハード・ソフト両面から以下の5つの目標を設定し、さらに、コンテナ貨物の集荷については、以下の3つのターゲットを設定し、基幹航路の寄港の維持・拡大を図るため、京浜港に貨物を集中させるよう取組を進めている。

#### ■ 京浜港の総合的な計画における5つの目標

- コンテナ貨物集荷の展開による、国際基幹航路の維持・拡大、船舶の大型化を捉えた埠頭機能の充実・強化
- 三港の一体的な経営の推進
- 交通ネットワークの充実・強化
- 大規模地震災害時における国際物流機能の確保、津波、高潮対策の充実など災害に強い港づくりの推進
- 再生可能エネルギーの活用の推進、水辺環境再生への取組

#### ■ コンテナ貨物の集荷に向けた3つのターゲット

- 現在の主な背後圏である東日本の貨物を確実に維持することを目的とする「東日本のメインポート機能の維持」
- 地方港等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ことを目指した「釜山港等に対峙する日本のハブポートの実現」
- 北米航路における京浜港の地理的優位性を活かし、国際積替え機能の拡大を狙いとした「東アジアの国際ハブポートの形成」

#### ■ 政策課題

- 集荷力の強化
- 戦略的な港湾経営の推進
- 京浜港の一体化の促進
- 災害等のリスクに強い港づくり

#### (4) 国際コンテナ戦略港湾京浜港を活用した地域再生計画における目標

コンテナ船が入港すると、入港に伴う各種業務をはじめ、コンテナターミナルでの作業、トレーラー等による内陸作業など、港湾物流に関連する各種業務の需要が発生し、地域経済に対して様々な効果をもたらすことになる。

そこで、上記の政策目標のうち、「集荷力の強化」については、港湾管理者による取組だけではなく、コンテナターミナルを運営している埠頭株式会社やコンテナターミナルを利用している物流事業者と一体となった取組が不可欠である。

現状においても、施設使用料の減免など、港湾管理者として可能な施策は展開しているものの、コンテナ船の大型化に対応した施設整備や荷主が取り組むサプライチェーンの最適化に対応する取組支援には現状では限界がある。

そのため、本計画においては、埠頭株式会社やコンテナターミナルを利用する物流事業者等の取組支援を目標とする。

物流事業者によるさらなる集荷活動や地域再生支援利子補給金制度を活用した事業及び関連する京浜港としての輸出入に関わる産業活動や、その財やサービスの生産に必要な原材料の需要が発生する。また、そこに働く人々の所得が消費活動をもたらし、新たな投資が行われるなどの取組の相乗効果により、京浜港エリアに関連する様々な産業分野に新たな財・サービスが誘発されることで、活発な産業活動を促し、その具体的な指標として少なくとも新規雇用者数 1,600 人を目指すものである。

また、原材料が調達しやすくなり、製品の輸出なども容易になることから京浜港を利用する範囲での製造業の立地や、市民生活に必要な生活物資等の輸入により、それに起因する流通産業が形成されるなど、港に直接関係を持たない産業なども含め幅広く首都圏経済を潤すこととなる。

## 5 地域再生を図るために行う事業

### 5-1 京浜港としての取組概要

京浜港の目標に向け、包括的に事業を推進する必要がある、集荷力の強化、戦略的な港湾経営の推進、京浜港の一体化の促進、災害等のリスクに強い港づくりの4つの政策課題の解決を目指し施策展開を行っていく。特に地域再生計画における目標の達成のため、次に記す施策に取り組む。

### 5-2 法第5章の特別の措置を適用して行う事業

#### (1) 支援措置の番号、名称、対象事業項目

番号 A2004

名称 地域再生支援利子補給金

対象事業項目

- ・地域経済の振興を図るために行われる流通の基盤を統合的に整備する事業
- ・地球温暖化対策、リサイクルの推進その他地域における環境の保全に係る事業
- ・その他内閣総理大臣が地域再生に資すると認める事業

#### (2) 地域再生計画の目標を達成するために行う事業の内容

##### ア 港湾施設の機能高度化に資する施設整備

京浜港のコンテナターミナルにおいて、港湾施設の機能高度化に資する施設整備を実施する事業者に対して、地域再生支援利子補給金制度を活用する。

##### 〈内容〉

京浜港は、国際コンテナ戦略港湾の指定を受け、国の成長戦略の柱として国際競争力の強化に向けて取組を進めているところであるが、特に急速に進むコンテナ船の大型化に対応した施設整備や、老朽化した施設の更新・増強については、戦略的に取り組んでいく必要がある。

新たなコンテナ施設整備に伴うガントリークレーンやコンテナヤード整備、管理棟の建設、コンテナヤード上の荷役機械の整備、老朽化した既存のコンテナターミナルにおけるこれら施設の更新費は高額であり、京浜港を利用する船社等のユーザーのコスト負担に影響を及ぼすため、京浜港のコスト競争力の向上を図るべく、整備費に対する支援が必要である。

##### イ 再生エネルギーの活用や災害対策を目的とした施設整備

電力供給の不安や再生可能エネルギー活用の観点から、京浜港内において、港湾施設及び港湾関連倉庫等、京浜港を経由する貨物を取り扱う物流施設に対して、電力を供給する目的で自家発電設備等を導入する事業者や、港湾施設の耐震化を実施する事業者に対して、地域再生支援利子補給金制度を活用する。

## 〈内容〉

港湾施設、とりわけ荷役機械(ガントリークレーン)や冷凍(リーファー)コンテナヤードを備えるコンテナターミナルの稼働やオペレーションの中心となる管理棟内の情報・通信機器等には、電力が不可欠である。

昨年度の東日本大震災では、電力不足に加え、燃料油としての軽油不足も深刻であった。電力不足については、経済産業省等への要望の末、3月の計画停電については、京浜港は対象外となった。

また、夏季の電力使用制限についても、原則である昨年ピーク時と比較して15%の削減から5%の削減へと軽減されたが、今後電力が不足した際の計画停電のリスクについて、船社等のユーザーから不安視されている。

しかしながら、一度コンテナターミナルをはじめとした港湾施設が停電すれば、物流機能が停止し、企業活動や市民生活にも大きな支障をきたすおそれがある。

特に我が国の拠点港である京浜港においては、電力の有効利用や再生可能エネルギーの活用も視野に入れながら、停電時などの電力確保に向けたバックアップ体制の構築を早急に進める必要がある。

また、大地震発生時に港湾施設の被害を防ぐために、免震装置の設置など、施設の耐震化を進める必要がある。

## ウ 物流システム高度化施設の整備や物流効率化機械設備等の導入

本計画に定める区域内で、京浜港のいずれかのコンテナターミナルを利用するために、物流施設の整備や機械設備等の導入を行う事業者に対して、地域再生支援利子補給金制度を活用する。

## 〈内容〉

京浜港には、既に大規模な倉庫、冷凍・冷蔵倉庫群、CFS等の物流施設の集積がある。

また、物流拠点の形成など、自治体独自の施策としてもコンテナターミナルと連動した物流施設の集積を図ってきた。

その反面、現状においては、新たに物流事業者が進出できる用地は新規埋立地を除き京浜港にはほとんどない状態となっており、さらなる事業者の立地誘導による港湾貨物取扱量の増加は簡単に見込める状況ではない。

京浜港が現状よりも貨物量を増加させ、かつてのようなアジア有数のコンテナ港湾として再生するためには、新規の進出者に加え、現在すでに事業を展開している物流事業者に、あらためてその立地優位性を活かしながら、物流システムが高度化される施設の整備や物流がより効率化される機械及びオペレーション設備の導入等の取組を促すことが重要な視点となる。

しかしながら、上記のような施設整備や設備導入については事業者の負担が大きいことが課題となっており、そのような施設整備や機械設備の導入をコンテナターミナルに近接した物流事業者等が実施する際、物流システムの高度化等を促進する必要がある。

### (3) 利子補給金の受給を予定する金融機関

地域再生計画「国際コンテナ戦略港湾京浜港を活用した地域再生計画」に関する地域再生協議会構成員である次の金融機関

日本政策投資銀行、みずほ銀行、三井住友銀行、三菱東京UFJ銀行、もみじ銀行、山口銀行、横浜銀行

### (4) 利子補給金を受けて実施する事業による経済的社会的効果

経済的社会的効果として、物流事業者による更なる集荷活動や地域再生支援利子補給金制度を活用した事業及び関連する京浜港としての取組の相乗効果により、京浜港エリアでの活発な産業活動を促すことを見込む。特に川崎港東扇島における総合物流拠点地区での事業、東京港中央防波堤外側地区や横浜港本牧ふ頭における新規コンテナターミナルの整備事業が進んでいることから、雇用機会創出効果として少なくとも新規雇用者数 1,600 人を目指す。また、これらの整備事業等による投資誘発を見込んでいる。



### 5-3 法第5章の特別の措置によらない独自の取組

京浜港では、4つの政策課題を解決し、国際コンテナ戦略港湾の実現を図るため、次のように独自の取組を進めている。

#### (1) 集荷力の強化

京浜港では、集荷力の強化に向けて、主要船会社が進めるコンテナ船の大型化に対応した施設整備や、港湾コストの低減等、釜山港へ流出している国内貨物の集荷に向けた国内輸送モードの競争力強化等の取組を進めている。

##### ■ 集荷力の強化に向けた京浜港の取組

- |   |                               |
|---|-------------------------------|
| ア | コンテナ船の大型化に対応した大規模コンテナターミナルの整備 |
| イ | ターミナルコストの低減に向けた施設使用料優遇措置      |
| ウ | 国内輸送モードの競争力強化に向けた支援           |
| エ | その他輸送効率化や環境・セキュリティ対策          |

#### ア コンテナ船の大型化に対応した大規模コンテナターミナルの整備

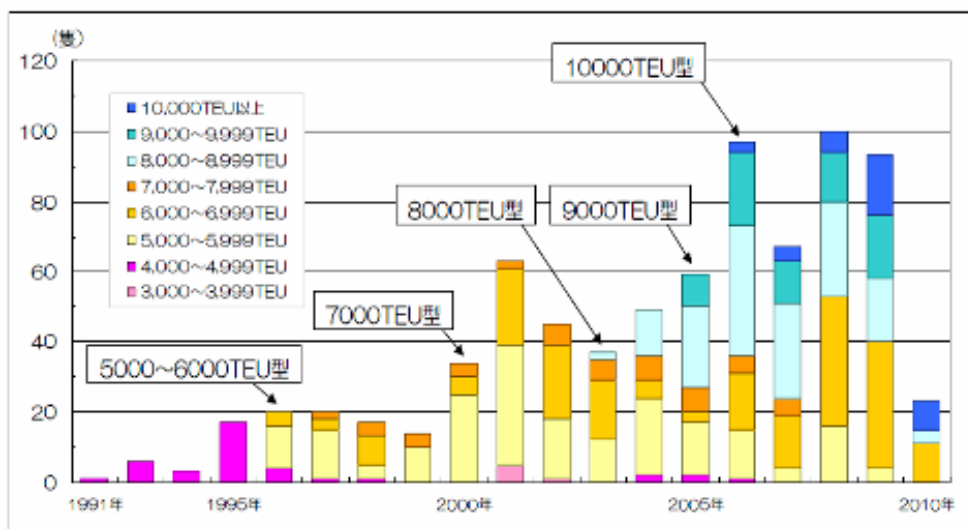
近年、世界の主要船社では、コンテナ船の積載能力の増加により、コンテナ1本当たりの輸送コスト低減を図るため、国際海上輸送に投入されるコンテナ船の大型化を急速に進めている。

次の図表のように、1990年～2000年では大型コンテナ船の積載能力は4,000TEU～6,000TEU積み程度であるのに対し、2000年以降、特に近年は8,000TEU～10,000TEU積みの大型船が数多く就航している。

また、欧州航路では13,000TEUクラスの超大型船が就航し、さらに一部の船会社により18,000TEUクラスのコンテナ船が発注されている等、急激な大型化が進展している状況が、「ユーザー視点の港湾再生による地域活性化のあり方に関する委員会」（以下「港湾再生委員会」という。）におけるヒアリング等でも明らかになってきている。

## ■ 大型コンテナ船の就航状況

(2007年以降は計画通り竣工した場合の隻数)



京浜港には多くの基幹航路が寄港しており、9,000TEU クラスの大型コンテナ船も円滑に受け入れている。

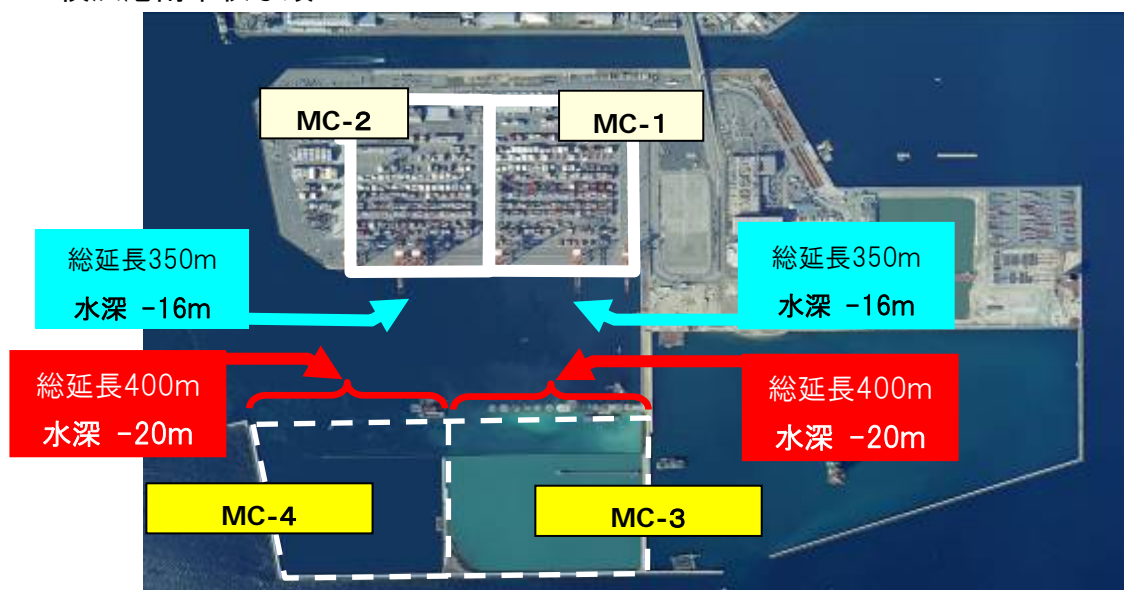
現在、大型コンテナ船の接岸可能なコンテナ岸壁は、東京港大井ふ頭・青海ふ頭（水深 - 15m）、横浜港大黒ふ頭・本牧ふ頭（水深 - 16m）、同南本牧ふ頭（水深 - 16m）となっている。

さらに、横浜港においては、国内唯一、世界最大級となる南本牧ふ頭 MC-3 コンテナターミナル（水深 - 20m）の建設を進めている。

こうした状況を踏まえ、前述 5-2-1 において、埠頭株式会社等が大型船に対応するための施設整備に対して、地域再生支援利子補給金制度が認定されるよう本計画を策定したところである。

なお、国際コンテナ戦略港湾への指定に伴い、整備に係る国費負担率が引き上げられるなど、より低廉で戦略的な貸付料設定に向けた取組を進めている。

## ■ 横浜港南本牧ふ頭



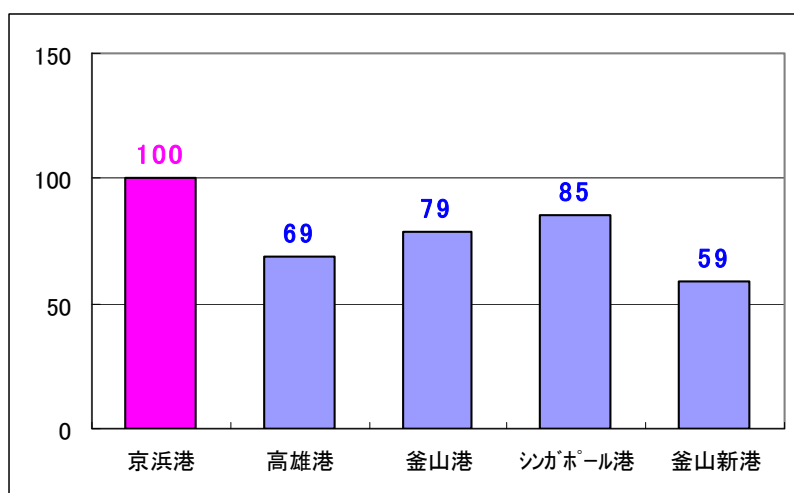
## イ ターミナルコストの低減に向けた施設使用料優遇措置

釜山港等のアジア主要港湾が、低水準の港湾利用コストを武器にハブポート化を進めているが、我が国港湾では、貸付料などのターミナル費用も、トータルコストの中で一定の割合を占めている。

海上運賃が低迷する中で、各船会社は、寄港地やターミナルの絞り込みなど、徹底した合理化を進めているが、ターミナル費用の引き下げについての要請も高まっており、基幹航路を維持・拡大していく上で、基幹航路を運航する主要な船会社を京浜港に引き止め、利用拡大を誘導するためには、機動的で戦略的な料金設定を行っていくことが重要である。

このため、京浜港では各港の特性や取扱状況に応じた複数メニューのインセンティブ等の優遇措置を実施している。

### ■ 平成 20 年度におけるコンテナ取扱料金の国際比較



資料：国土交通省港湾局

## ■ 各港の主なインセンティブ

港湾	インセンティブ措置の内容
東京港	①寄港時ごとの取扱量によるボリュームインセンティブ 岸壁使用料 30%減免 ②内航船、グリーンバージ（コンテナ用はしけ）フィーダー輸送 インセンティブ 岸壁使用料 全額免除（最大）
川崎港	①寄港時ごとの取扱量によるボリュームインセンティブ 岸壁、ガントリークレーン使用料 50%減免（最大） ※定期コンテナ船については、さらに最大で25%減免を重複適用 ②年間取扱量に応じたボリュームインセンティブ 荷さばき地、電気施設使用料 50%減免（最大） ③積替えを行うフィーダー船に関する減免 ガントリークレーン、荷さばき地使用料 全額免除 ④コンテナ用はしけに関する減免 ガントリークレーン 全額免除
横浜港	①積替えコンテナの取扱いに係るガントリークレーン、ふ頭用地使用料 全額免除（最大） ②特定国際コンテナふ頭認定運営者が一定量以上のコンテナを 取り扱った場合のふ頭用地使用料 50%減免 ③内航船、グリーンバージ（コンテナ用はしけ）のコンテナ荷役 ガントリークレーン使用料 全額免除

## ウ 国内輸送モードの競争力強化に向けた支援

京浜港が基幹航路の維持・強化を図り、ハブポート化を実現していくためには、釜山港等への流出貨物の奪還が不可欠である。

このため、京浜港では、内航、鉄道、トラックなどの国内輸送モードの競争力強化に向けた取組を進めている。

また、東日本大震災における被災地との低コストで安定した輸送網を構築することにより、早期復興を促進する観点から、各種支援策も講じている。

### A 内航フィーダーの強化

京浜港が我が国のハブポートとして機能するには、低コストで充実した内航フィーダー輸送の強化が必要である。

これまで京浜港では、内航コンテナ船等に対する入港料や港湾施設使用料の優遇措置を講ずるとともに、地方港との協定により相互優遇を付与するなどの対応を行ってきている。

## ■ 内航コンテナ船等に対する入港料や港湾施設使用料の優遇措置

東京港	横浜港	川崎港
係留施設使用料 50%減免	ガントリークレーン使用料 100%減免	係留施設使用料 取扱量により50%減免 (最大75%まで)
入港料 全額免除		入港料 全額 免除 (コンテナ用はしけ) ガントリークレーン使用料 100%減免 (積替え) 荷捌地使用料(指定レーン、7 日間分のみ) 100%減免

## B 鉄道フィーダーの強化

京浜港では、ふ頭に隣接した鉄道貨物ターミナル駅が多く立地し、特に東京貨物ターミナル駅は、日本の貨物鉄道輸送ネットワークの中心に位置するなど、東日本の内陸部等を繋ぐ海上コンテナ輸送路線網のハブとなる可能性を有している。

このため、京浜港では、国や鉄道事業者等と連携しながら、様々なモデル事業を実施するなど、海上コンテナの鉄道輸送促進策に取り組んでいる。

## C トラック輸送の強化

京浜港で取り扱う貨物のうち、9割以上がトラックやコンテナトレーラーにより陸送されており、トラック輸送が主要な輸送手段となっている。

一方で、京浜港からの広域道路ネットワークは、環状道路や臨海部と背後圏を連絡する道路体系について未整備の道路があることに加え、京浜港間を有機的に結ぶ国道357号も未整備部区間があるなど不十分となっている。

また、有料道路の料金体系もネックとなり、コンテナトレーラーの一般道通行による交通渋滞や沿道環境悪化を招いており、輸送時間の短縮や輸送効率の向上も進みにくい状況にある。

このような現状を踏まえ、臨港道路の拡充や京浜港内において発生する渋滞混雑の解消等に向けた取組を進めている。

## エ その他輸送効率化や環境対策

京浜港が集荷力を高めていくには、荷主にとって低コストで安定した物流網を提供していくことが必要であるが、荷主が材料、部品等の供給、生産、船積みまでの間に直接又は間接的に負担するコストは多岐にわたっており、荷主のコスト負担要因となるボトルネックの解消や輸送効率化、港湾利用手続きの簡素化なども重要な要素である。

また、近年、企業活動における環境負荷の軽減に対する要請が世界的に高まりを見せる中、港湾に対しても環境にやさしい輸送網の構築に寄与することが利用者等からも求められている。

このため、京浜港では輸送効率化や環境負荷軽減を図るため、以下のような取組を進めている。

- ・ゲートオープンの柔軟化
- ・情報化の推進による港湾利用手続きの効率化
- ・グリーン物流等環境に配慮した輸送形態の推進
- ・環境負荷の少ない荷役機械の導入
- ・再生可能エネルギーの活用 など

## (2) 戦略的な港湾経営の推進

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、港湾施設を「公の施設」として管理運営することに重点をおいた従来のスタイルから、民間の資本やノウハウを活用し、海運動向や利用者ニーズに的確に対応し、港湾の利用を高めていく、戦略的な「港湾経営」への転換が必要である。この点は、港湾再生委員会においても、ユーザーからも指摘を受けたことでもある。

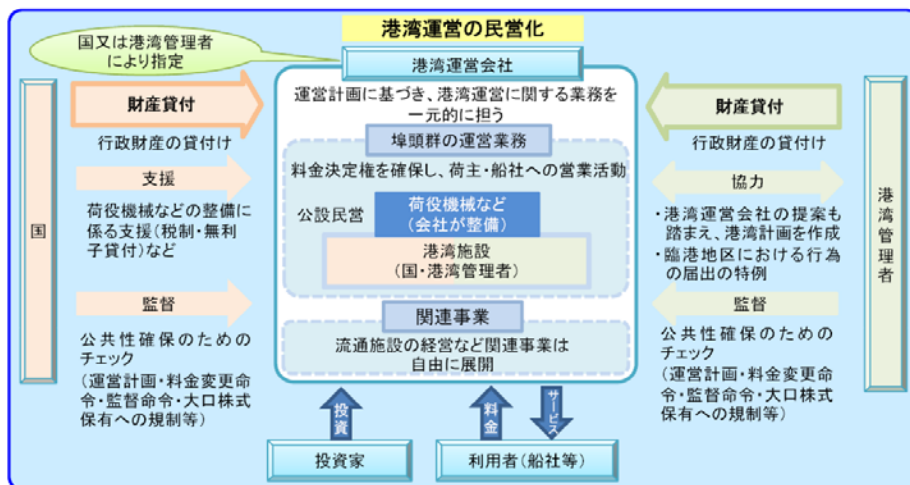
京浜港では、民間の経営感覚を活かし、三港を一体的に管理する戦略的な港湾経営体制の実現を目指し、埠頭公社の民営化や、各港の港湾施設の一元管理を進めているところである。

さらに、国際コンテナ戦略港湾の実現に向けた港湾法の改正により、「港湾運営会社制度」が創設され、株式会社による港湾運営や民間の人材及び資本の活用が可能となったことを踏まえ、港湾運営会社制度を活用しながら、一体的な経営体制の構築に向けて、以下のように取組を進めていく。

### ■ 民の視点を活かした京浜港の一体的経営の実現(港湾経営)

各港の一元管理	平成 19 年 4 月 横浜港埠頭公社が公共コンテナターミナルの一元管理(横浜港) 平成 21 年 4 月 東京港埠頭(株)が外貿コンテナターミナルを一元管理(東京港) 平成 23 年 4 月 横浜港埠頭公社が公共コンテナターミナルに加え、在来ふ頭も一元管理(横浜港)
一体的経営の実現に向けた体制	将来の港湾運営主体となる東京港埠頭(株)・民営化した横浜港埠頭公社における、民間人材の登用など、民間感覚を活かした経営の一層の導入を推進 平成 20 年 4 月 東京港埠頭(株)の民営化 平成 21 年 12 月 東京都、川崎市、横浜市で地方自治法に基づく京浜港連携協議会を設立。埠頭会社・公社は京浜港事業提携委員会を設置。 平成 24 年 4 月 横浜港埠頭公社の民営化

### ■ 港湾運営会社制度イメージ



国土交通省資料より

### (3) 京浜港の一体化の促進

大都市に隣接する京浜港が、限られた空間の中でスケールメリットを発揮して国際競争力を強化し、取扱貨物を増やしていくには、三港の合理的かつ効率的な機能配置や、京浜港間の輸送効率化、コスト低減を図ることが必要であり、京浜港では以下のような取組を進めている。

#### ■ 京浜港の一体化の促進に向けたこれまでの取組

- 京浜港において複数の港湾を寄港するコンテナ船の入港料の一元化
- コンテナバージによる横持ち輸送に係る入港料の免除、施設使用料軽減措置の実施
- 地方自治法に基づく協議会である「京浜港連携協議会」の設置(H21.12)
- 京浜港連携協議会による「京浜港の総合的な計画」の策定(H23.9)

東京都、横浜市、川崎市では、京浜港の一体的な経営を実現していくため、各港の港湾計画の基本となる計画の策定や京浜港の一体的な経営に関する検討、調整を行うより確実な協議の場として、平成21年12月に地方自治法に基づく協議会である「京浜港連携協議会」を設置した。

平成22年2月に京浜港の将来像等を三都市でとりまとめた「京浜港共同ビジョン」や平成23年8月に国際コンテナ戦略港湾に選定された際にとりまとめた計画書などをベースとして、連携協議会において今後の京浜港の方向性等について議論を重ね、平成23年9月には各港の港湾計画の基本となる「京浜港の総合的な計画」を策定し、物流施設等の合理的な機能配置等についての考え方をまとめたところである。

本計画は「京浜港の総合的な計画」等においてまとめた考え方を、具体的な施策として展開していく一助とするものであり、地域再生支援利子補給金制度の認定等によって、京浜港のさらなる一体化や活性化、さらには関連雇用の増加を目指すものである。



## ■ 京浜港の総合的な計画（抜粋）

### コンテナターミナルの施設配置等

以下の方針に基づきコンテナターミナルの整備を進めます。

- ① コンテナ船の大型化への対応
- ② アジア貨物の増大への対応
- ③ 内航フィーダー貨物への対応

#### <東京港>

- ・ヤード拡張や岸壁の増設などによる既存ふ頭の機能強化・再編（大井・青海ふ頭）
- ・コンテナターミナル及び背後の物流拠点等を整備（中央防波堤外側・新海面処分場コンテナターミナル）
- ・コンテナ関連用地の埋立（大井地区）など、新たな用地の確保によるオフドック機能の拡充 など

#### <川崎港>

- ・コンテナターミナルの充実、臨海部物流拠点としての効率的な運営（東葛島ふ頭）
- ・羽田空港との連携も考慮した土地利用の検討（浮島地区）
- ・東京港、横浜港に近接する特性を活かし、オフドック機能の拡充（東葛島地区） など

#### <横浜港>

- ・国内唯一の-20m岸壁を擁するコンテナターミナルの整備（南本牧ふ頭）
- ・ふ頭ごとにコンテナターミナルの一体運用を回り効率的利用を推進
- ・上屋や倉庫の再配置を検討しロジスティクスハブを形成（大黒ふ頭・南本牧ふ頭）
- ・施設の機能転換等による新たな空間の確保 など

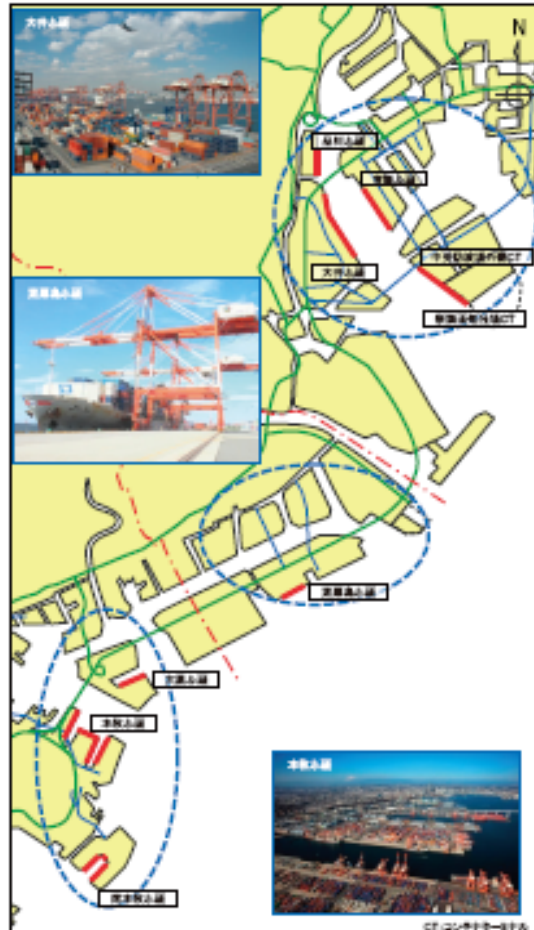


図1 コンテナターミナル

#### (4) 災害等のリスクに強い港づくり

東日本大震災では、物流網の寸断が我が国の企業活動へ大きな影響を及ぼしたところであるが、我が国の拠点港である京浜港の機能が停止した場合、我が国の経済活動や主要船会社の運航するサービス等へ甚大な被害を及ぼすことが想定される。

このため、京浜港では、地震等の大規模災害への対策としての港湾施設の耐震化や、2001年9月11日に発生した米国同時多発テロ以降、世界中で強化されている、改正 SOLAS 条約（海上人命安全条約）に基づく保安対策などに取り組んでいる。

また、福島第一原子力発電所の事故に伴う放射線の影響についても、全国に先駆けて官民一体となった対策を講じている。

- ・ 港湾施設の耐震化
- ・ 京浜 3 港の耐震強化岸壁等の相互利用に関する覚書の締結(H17.3)
- ・ 港湾 BCP に関する連絡協議会の設置及び検討(横浜港、川崎港)
- ・ 福島第一原子力発電所の事故に伴う放射線対策
- ・ 改正 SOLAS 条約に基づく保安体制の強化等 など

#### ■ コンテナ船用耐震強化岸壁一覧

	ふ頭名	バース数	水深 (m)	延長 (m)	整備 状況	耐震強化 状況	
東京港	大井コンテナふ頭	O 4～O 6	3	15～16	990	○	○
	中央防波堤外側ふ頭	C 2	1	15～16	400	△	△
		C 3	1	16～16.5	400	—	—
横浜港	本牧ふ頭	B C 1	1	15	350 (390)	○	○
		B C 2	1	15～16	350	—	—
		D 4	1	15～16	400	○	△
		D 5	1	15	300	○	○
	南本牧ふ頭	MC 1	1	16	350	○	—
		MC 3	1	16～	400	△	△
川崎港	東扇島コンテナ 2 号岸壁	1	14～15	350	—	—	

( )は供用中の延長

○：供用中

△：未供用（工事中）

—：未供用（計画）

## ■ 京浜港の震災対策（放射線対策）

東日本大震災により発生した福島第一原子力発電所の事故に伴い、欧州をはじめとした海外諸国の船舶や貨物に対する放射線の影響への不安が高まり、日本への寄港を見合わせる動きが、京浜港においてもみられた。

このような状況のもと、京浜港では船会社等ユーザーへの安全性の説明や、港内の海水・大気中の放射線量の測定及び公表、平成 23 年 4 月 22 日に国土交通省が策定したガイドラインに基づく輸出コンテナ等の放射線量の測定及び証明等に、現在も官民一体となって取り組んでいる。

## ■ 輸出コンテナの放射線量測定の様子（横浜港南本牧ふ頭）



## 6 計画期間

5－2 法第5章の特別の措置を適用して行う事業について、地域再生計画認定の日から平成34年6月末まで

## 7 目標の達成状況に係る評価に関する事項

地域再生計画の目標に掲げた達成状況については、京浜港の港湾管理者である東京都、川崎市、横浜市が達成状況の評価を行う。