

## 第 1 回 委員会（平成 24 年 2 月 23 日）における委員からの質問への回答

## 1. 国内貨物・国際貨物についての阪神港との棲み分けの状況【京浜港】

## (1) 国内貨物について

京浜港は、東日本におけるメインポート、国内ハブ港として、阪神港と役割を分担する。事実、京浜港・阪神港の棲み分けは、次の表のとおりとなっている。

表-各都道府県の発着貨物の積/卸港湾の割合

	京浜港	阪神港	その他
1 北海道	16%	2%	82%
2 青森県	39%	4%	57%
3 岩手県	54%	1%	45%
4 宮城県	50%	0%	50%
5 秋田県	21%	0%	79%
6 山形県	69%	2%	29%
7 福島県	86%	1%	13%
8 茨城県	97%	1%	2%
9 栃木県	97%	1%	2%
10 群馬県	97%	1%	2%
11 埼玉県	97%	2%	1%
12 千葉県	95%	0%	5%
13 東京都	95%	4%	1%
14 神奈川県	94%	5%	1%
15 新潟県	30%	2%	68%
16 富山県	7%	19%	74%
17 石川県	3%	47%	50%
18 福井県	3%	50%	47%
19 山梨県	77%	1%	22%
20 長野県	55%	4%	41%
21 岐阜県	2%	10%	88%
22 静岡県	24%	1%	75%
23 愛知県	3%	2%	95%

	京浜港	阪神港	その他
25 滋賀県	2%	49%	49%
26 京都府	2%	93%	5%
27 大阪府	1%	98%	1%
28 兵庫県	1%	98%	1%
29 奈良県	1%	96%	3%
30 和歌山県	1%	93%	6%
31 鳥取県	2%	69%	29%
32 島根県	1%	62%	37%
33 岡山県	1%	62%	37%
34 広島県	1%	28%	71%
35 山口県	1%	11%	88%
36 徳島県	1%	71%	28%
37 香川県	1%	57%	42%
38 愛媛県	1%	60%	39%
39 高知県	2%	38%	60%
40 福岡県	0%	4%	96%
41 佐賀県	0%	1%	99%
42 長崎県	1%	5%	94%
43 熊本県	1%	15%	84%
44 大分県	2%	17%	81%
45 宮崎県	1%	8%	91%
46 鹿児島県	0%	4%	96%
47 沖縄県	0%	3%	97%

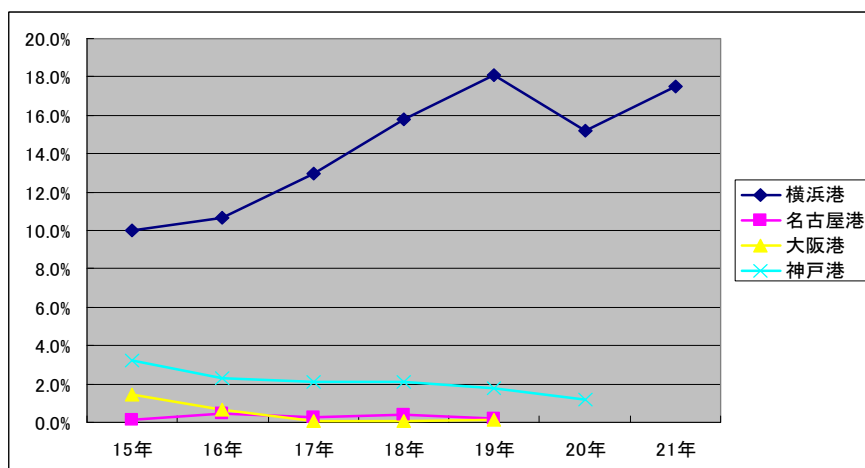
※  は、最も利用する港湾

H20 コンテナ貨物流動調査より作成

## (2) 国際 TS 貨物について

横浜港は国内主要港と比較して、北米航路における地理的優位性を活かし、中継拠点として国際 TS 貨物を獲得している。今後は、この強みをさらに活かしていく。

## ■ 主要港のトランシップ貨物取扱実績



## 2. 経営の一体化、京浜三港の役割分担について【京浜港】

### (1) 経営の一体化についての進捗状況

京浜港の経営の一体化に向けて、改正港湾法における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着実に取組を進めている。

現在は、特例港湾運営会社への指定に向けた準備や、課題の抽出とその対応等を行っている。

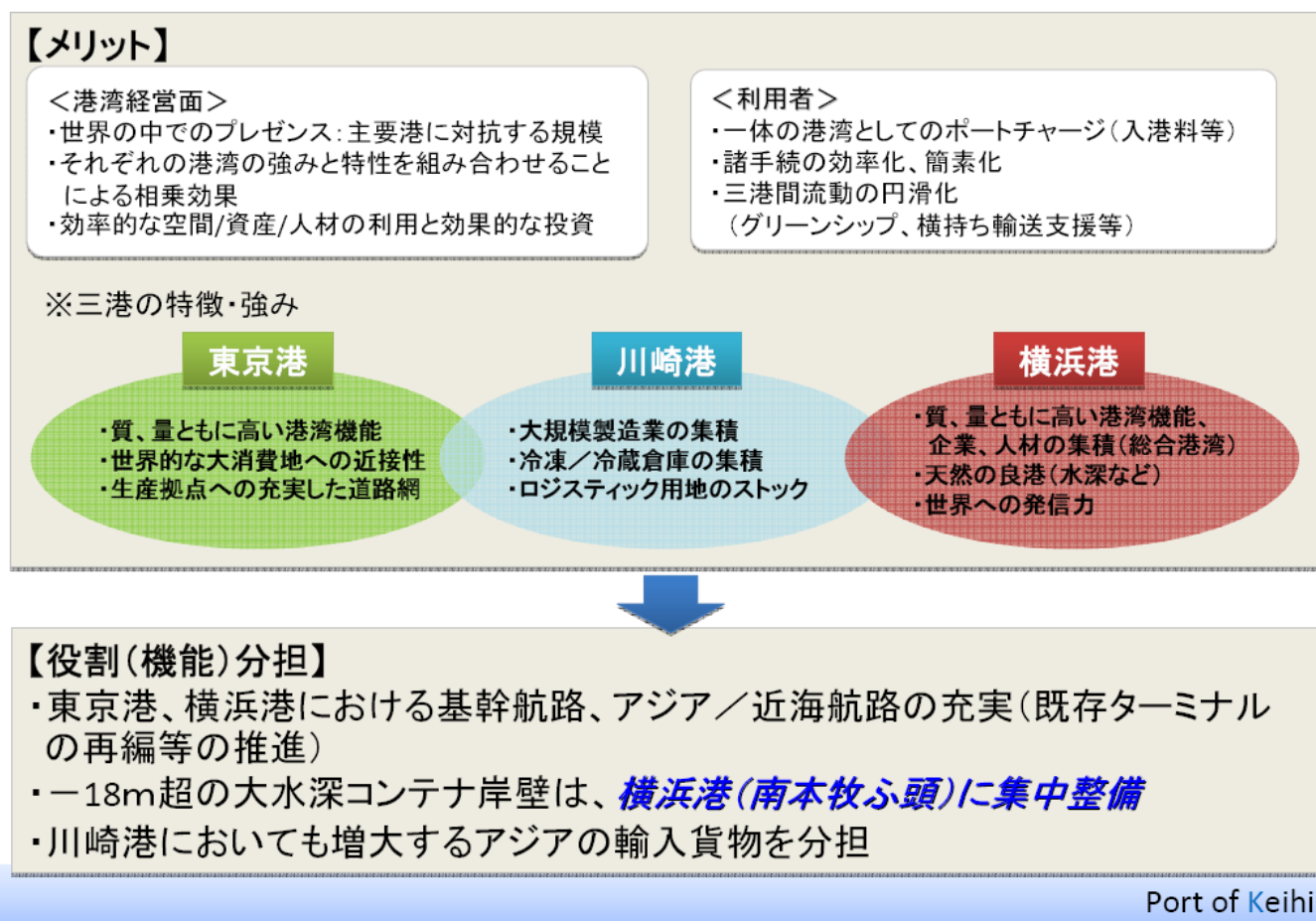
#### ■ 京浜港の一体的経営に向けた取組

H20.3	京浜三港の広域連携強化に係る基本合意
H21.12	地方自治法に基づく「京浜港連携協議会」設置
H22.2	京浜港共同ビジョン策定
H23.9	京浜港の総合的な計画策定
H24年度中	東京港埠頭株・横浜港埠頭株が改正港湾法に規定する特例港湾運営会社へ移行予定
H26年度	東京港埠頭株・横浜港埠頭株の経営統合等による実質的な一体的経営体制の構築

### (2) 三港の役割分担・効果的配置の検証(規模の経済性の発揮へ)

#### ■ 役割分担(京浜港国際コンテナ戦略港湾計画書の概要より)

## 1. 三港が連携するメリットと役割分担



#### ■ 効果的な機能配置について(別添:京浜港の総合的な計画(H23.9策定)参照)

リーフレット参照

### 3. 釜山とのコスト比較について【国土交通省】【京浜港】

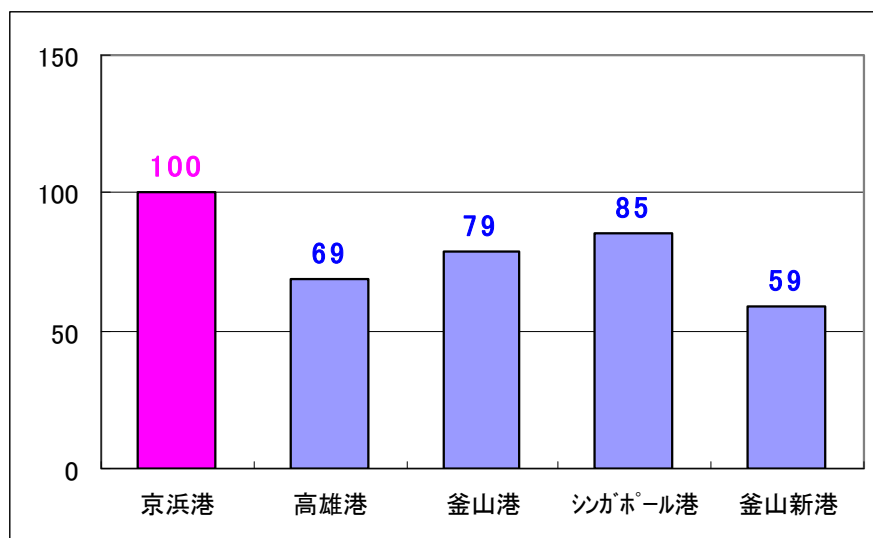
#### (1) 京浜港の提言が実現した場合のコスト比較【京浜港】

京浜港と比べ、釜山港のコンテナ取扱料金は8割、釜山新港は6割ほどである。

釜山新港は、韓国政府の重点的な施策や現物出資がなされており、釜山港よりさらに低廉な料金となっていると考えられる。

京浜港においては、港湾管理者（埠頭会社）によるターミナル貸付料の引き下げのほか、ガントリークレーンの国庫補助導入、国有港湾施設の低廉な貸付け、岸壁整備等における国費負担率引上げなどの国の支援により、現行の基準額（届出額）に対し、総体としてターミナル貸付料の4割程度の低減を目指している。

表 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

#### (2) 京浜港が釜山港と比較してコストが高い理由【国土交通省】

釜山港においては、国の100%出資法人である釜山港湾公社（BPA: Busan Port Authority）が、国が整備した岸壁等施設を承継した上で、コンテナターミナルをターミナルオペレータに対して国策として極めて安価に利用させている。一方、京浜港における主要コンテナ埠頭においては、コンテナ埠頭を運営する東京港埠頭株式会社や横浜港埠頭公社が岸壁や荷役機械の多くを整備し、その費用償還を考慮の上施設利用料金を設定するため、釜山港と比較するとターミナル利用コストが高くなっている。

このため、国際戦略港湾にコンテナ貨物を集約し、大型化する基幹航路のコンテナ船をより多く寄港するよう促し、スケールメリットを発揮させるとともに、港湾運営の効率化、ヤード整備の直轄事業化等によりターミナル利用コスト低減を図ることとしている。

## 4. 陸送の検討状況について【国土交通省】【京浜港】

### (1) 鉄道を活用した輸送の検討状況

#### 【国土交通省】

国土交通省は、平成 21 年度より開始したフィーダー機能向上のための取組の中で、(株)JR 貨物・インターナショナルによる京浜港と東北地方を結ぶ海上コンテナ輸送列車の運行立ち上げ時の支援を行ってきた。さらに平成 23 年度からは、既存の貨物列車に海上コンテナ輸送貨車を増結する形で京浜港と日本海側を結ぶ事業への支援を開始したところである。

#### 【京浜港】

鉄道輸送は、環境面からも優れた有効な集荷手段の一つであるが、諸外国と異なりコンテナターミナル内に鉄道の線路が乗り入れておらず、トラックによる横持コストが発生するなど、活性化に向けて競争力の強化を図る必要がある。

そのため、京浜港では国のモデル事業と連携した取組等を進めており、平成 24 年度は、鉄道フィーダー輸送により京浜港から輸出入される貨物に対する補助（1FEU あたり最大 5,000 円）を実施する。

なお、JR 貨物は、JR 東日本などの旅客用の線路を借りているが、旅客優先であるため、貨物列車の増便が困難であり今後の調整が必要である。

### (2) インランドデポの活用の検討状況

#### 【国土交通省】

国土交通省は、平成 21 年度より開始した空コンテナ輸送効率化のための取組として、インランドポートを活用した空コンテナマッチングシステムの構築を進めており、現在、(株)太田国際貨物ターミナルにおいて当該システムの試験運用を行っているところである。

#### 【京浜港】

鉄道やトラック輸送の競争力を強化するには、空コンテナのピックアップや返却に係る輸送コストの低減が課題であり、京浜港では、インランドデポを活用した輸出貨物と輸入貨物のマッチングを中心とした輸送効率化について、以下のような取組を進めている。

##### ①京浜港の総合的な計画への位置づけ

「京浜港の総合的な計画」において「インランドポートを活用した効率的な鉄道・トラック輸送の実現」を記載し、インランドポートの活用による集荷力の強化を目指すこととしている。

##### ②国や関係する地方自治体等と連携した取組

栃木県佐野市において設置された「佐野市内陸型コンテナターミナル研究会（※）」に京浜港からオブザーバーとして参加。

その他、既存のインランドポートの調査ヒアリング等を実施。

#### ※佐野市内陸型コンテナターミナル研究会

##### ①委員構成：学識経験者、佐野市における経済団体

国交省関東地方整備局・関東運輸局、栃木県 等

##### ②設置目的：佐野市の高速交通としての立地条件を最大限に活かし、京浜港の国際コンテナ戦略港湾としての機能強化に貢献できるインランドポートを整備し、佐野市の将来像である交流拠点都市の実現、活力ある産業の振興及び地域の発展を目指す。

##### ③取組内容：佐野インランドポート構想書策定（平成 24 年 2 月）

来年度以降、設計協議や施設整備を進める予定

## 5. 京浜港提案と従来の戦略港湾の議論（内航貨物の流出防止）との関係について【京浜港】

京浜港の国際ハブポート化については、「京浜港共同ビジョン」や「京浜港国際コンテナ戦略港湾計画書」及び「京浜港の総合的な計画」において掲げている。

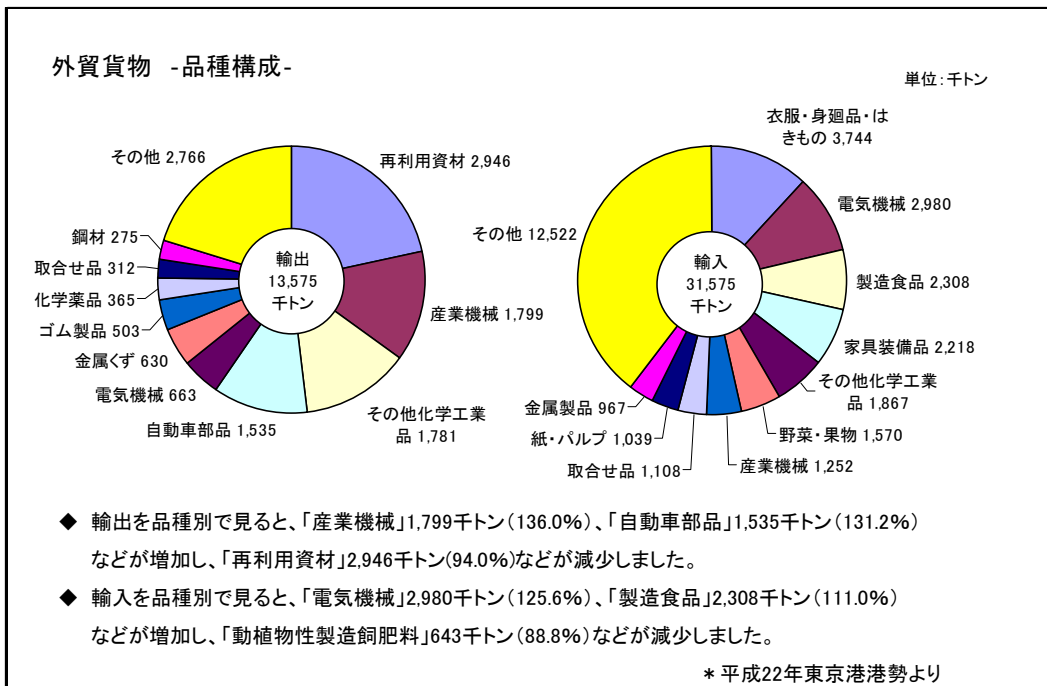
（別添：京浜港の総合的な計画リーフレット「Ⅲ 京浜港の目指すべき姿」参照）

## 6. 強みである輸入貨物を活かした提案の検討について【京浜港】

大消費地を背後に抱える京浜港にとって輸入は大きな強みであり、今後も活かしていくべきと考える。一方、輸入ばかりに片寄ると船社に敬遠され、結果として基幹航路が減少し、そこから企業の海外流出、輸出のさらなる減という悪循環に陥るおそれがある。京浜港としては、貨物集荷策の実施により輸出入のバランスを維持していくことが目標である。

〈参考〉

東京港の主な外貿輸出入貨物



平成 22 年外貿コンテナ取扱個数（単位：千 TEU）

	合計			輸出			輸入		
	合計	実入	空	合計	実入	空	合計	実入	空
京浜港	6,820	5,569	1,251	3,353	2,332	1,021	3,468	3,237	231
東京港	3,816	3,031	785	1,739	974	765	2,077	2,057	20
川崎港	15	13	2	11	10	1	4	3	1
横浜港	2,989	2,525	464	1,603	1,348	255	1,387	1,177	210

# 京浜港の総合的な計画

【概要版】



平成 23 年 9 月

京浜港連携協議会

# 京浜港の総合的な計画とは

## 京浜港の総合的な計画の位置づけ

「京浜港共同ビジョン」で提示した京浜港の目指すべき将来像の実現に向け、平成 40 年代前半を目標年次と設定して策定しました。

地方自治法に基づく京浜港連携協議会において策定した計画であると同時に、三港が今後策定する港湾計画の基本となるものです。

本計画に基づき、京浜三港が更に連携を深め、一体となって貨物集荷策、港湾機能の充実強化など、京浜港の国際競争力強化に向けた取組を推進していきます。

## 京浜港の現状

### 京浜港の特徴

東京港、川崎港、横浜港からなる京浜港は、首都圏 4,000 万人を支える総合物流拠点です。

北海道・東北地方における貨物も京浜港を利用する割合が高く、東日本の住民生活や産業を支えています。

国内最大の  
「外貿コンテナ貨物輸出入拠点」

総合港湾として東日本の生活と産業を支える

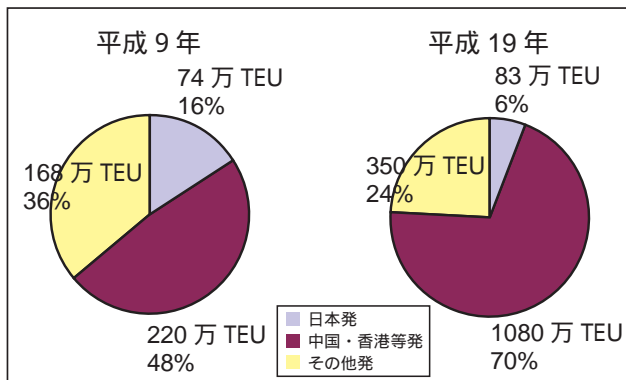
東日本最大の  
「自動車取扱拠点」

首都圏の住民生活・  
産業を支える  
「エネルギー取扱拠点」

### 京浜港を取り巻く状況（コンテナ貨物）

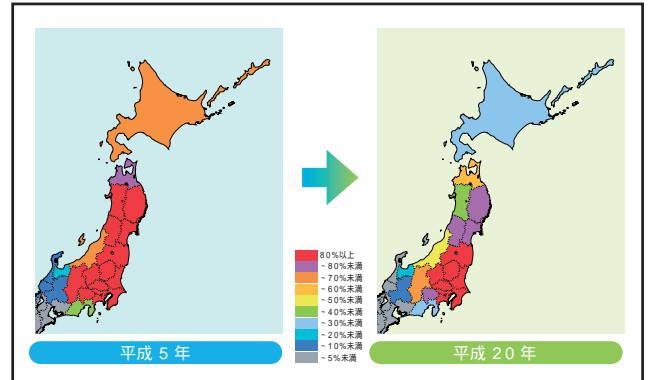
近年、製造業を中心に、日本からアジア諸国へ生産拠点を移転するなど、国際貿易構造が変化しています。また、アジア諸港の躍進により、日本港湾の相対的地位が低下しています。このような状況に対処するためにも、京浜港は東アジアの拠点港湾として機能強化へ取り組んでいきます。

アジア / 米国間における貨物シェア(東航)



北米航路（西航）、欧州航路（東航・西航）についても同様の傾向がある。

京浜港取扱シェアの比較(輸出)



資料：「輸出入コンテナ貨物流動調査」(平成 5 年、平成 20 年 国土交通省港湾局) により作成

東アジアの拠点港湾として機能強化への取組が必要

# 京浜港の目指すべき姿

## 京浜港の総合的な計画における目標

「京浜港共同ビジョン」(平成22年2月)における政策目標や将来像を目指し、ハード・ソフト両面から5つの目標を設定しました。

### 「京浜港共同ビジョン」

#### 【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。

#### 【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。

#### 【目標達成に向けた3つのターゲット】

- ・東日本のメインポート機能の維持
- ・釜山港等に対峙する日本のハブポートの実現
- ・東アジアの国際ハブポートの形成

### 京浜港の総合的な計画における5つの目標

- コンテナ貨物集荷策の展開による、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推進
- 水辺環境再生への取組

### 「国際コンテナ戦略港湾」の選定

国は、我が国港湾の国際競争力を強化するため、更なる選択と集中を行い、重点投資する「国際コンテナ戦略港湾」を公募。平成22年8月に、京浜港が選定された。

## 京浜港の目標とする貨物量

### 1. 目標貨物量の考え方、及び目標年次

目標貨物量 = ベース貨物量 + 戦略貨物量

目標貨物量	説明
ベース貨物量	取扱品目別に、将来人口やGDP、取扱実績貨物量等を加味して推計した貨物量
戦略貨物量	ターミナル使用料の低減やインセンティブ等のコンテナ貨物集荷策により獲得する貨物量

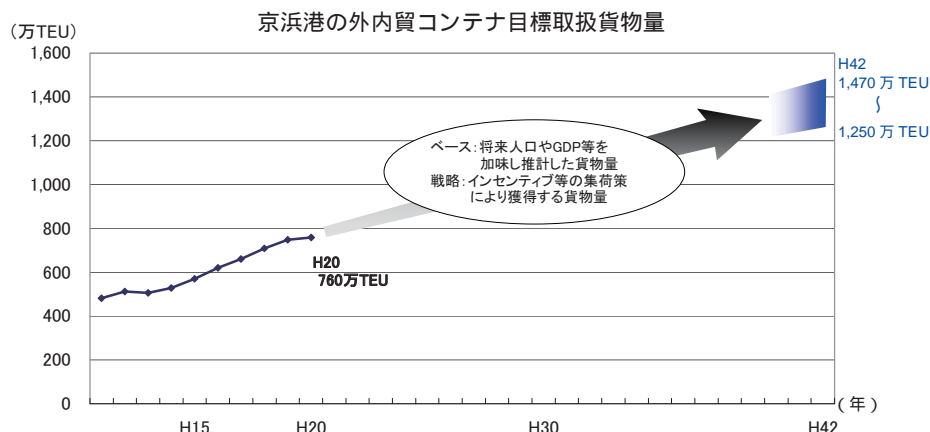
目標年次	平成40年代前半
基準年	平成20年

### 2. 目標貨物量の設定

(参考) 外内貿コンテナ三港別目標取扱量

取扱貨物	単位	現状 (平成20年)	目標貨物量 (平成42年)
外貿公共貨物 (うち外貿コンテナ)	万トン	11,600	19,600 ~ 21,800
	万トン	9,300	15,300 ~ 17,300
	万TEU	700	1,140 ~ 1,300
内貿公共貨物 (うち内貿コンテナ)	万トン	3,700	4,400 ~ 5,600
	万トン	500	900 ~ 1,400
	万TEU	60	110 ~ 170
うちフェリー貨物	万トン	700	700
外貿専用貨物	万トン	8,300	9,500 ~ 11,600
内貿専用貨物	万トン	8,000	8,300 ~ 9,200
合計	万トン	31,600	41,800 ~ 48,200

三港別	単位	現状 平成20年	目標貨物量 平成42年
東京港	万TEU	400	640 ~ 750
川崎港		10	40 ~ 50
横浜港		350	570 ~ 670
合計	万TEU	760	1,250 ~ 1,470





# 実現に向けた基本戦略

我が国最大の総合港湾として、世界トップレベルの港湾を目指すとともに、目標の実現に向け、貨物集荷策や港湾機能の充実強化等の基本戦略を展開していきます。

## コンテナ貨物集荷策の展開

### 1. コンテナ貨物集荷力の強化

#### 国内貨物の集荷

東日本で生産消費される貨物を主な集荷の対象とします。加えて、西日本の一部や東海地方を含む国内諸港からの貨物集約の取組を強化する必要があります。

#### 【輸送モードごとの競争力強化策】

- \* 内航フィーダー輸送（内航船による国内物流大動脈の形成等）
- \* 鉄道・トラックフィーダー輸送（日本海側ルート of 構築や道路網の整備促進）など

#### 国際トランシップ貨物の獲得

国際ハブポートとしての機能を維持・拡大していくため、中国からの北米向けトランシップ貨物に加え、成長の著しい東南アジアターゲットを拡大します。

さらに、北米・中南米・オセアニアなど多様な航路網を活用し、トランシップ拠点としての役割を高めます。

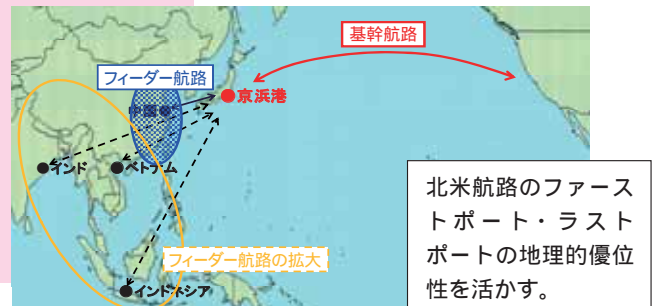
#### 【取組】

- \* ターミナルの一体活用等による効率的で安定した積替え拠点の形成 など

コンテナ貨物集荷(イメージ)



国際トランシップ(イメージ)



### 2. ターミナルコストの低減

国際戦略港湾として、国際競争力を強化するため、利便性の向上とコスト低減策を推進していきます。

- \* 公設民営化・大幅な国費導入等による貸付料原価の低減
- \* 利用促進に向けた戦略的なインセンティブ措置の拡充
- \* ターミナルの利用促進等に向けた貸付料の柔軟化
- \* 岸壁やガントリークレーンの相互融通など生産性の向上によるコスト低減 など

### 3. 京浜港の一体化による利用者サービス向上

三港の連携施策により、利用者のサービス向上に係る取組を促進していきます。

- \* 三港間の横持ちに係る輸送費用の支援
- \* コンテナバージ輸送の効率性・強化
- \* 共同バンプールの設置
- \* 国道 357 号の整備促進・首都高速湾岸線における社会実験の実施の要望 など



コンテナバージ輸送

# 物流施設配置の基本的な考え方

三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、連携することにより総合港湾としての強みを発揮する施設配置とします。また、施設の耐震化や災害に強い交通ネットワークの構築を図り、災害時には三港相互の補完機能を併せ持った施設配置とします。

## 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。

コンテナ船の大型化への対応  
内航フィーダー貨物への対応

アジア貨物の増大への対応

### < 東京港 >

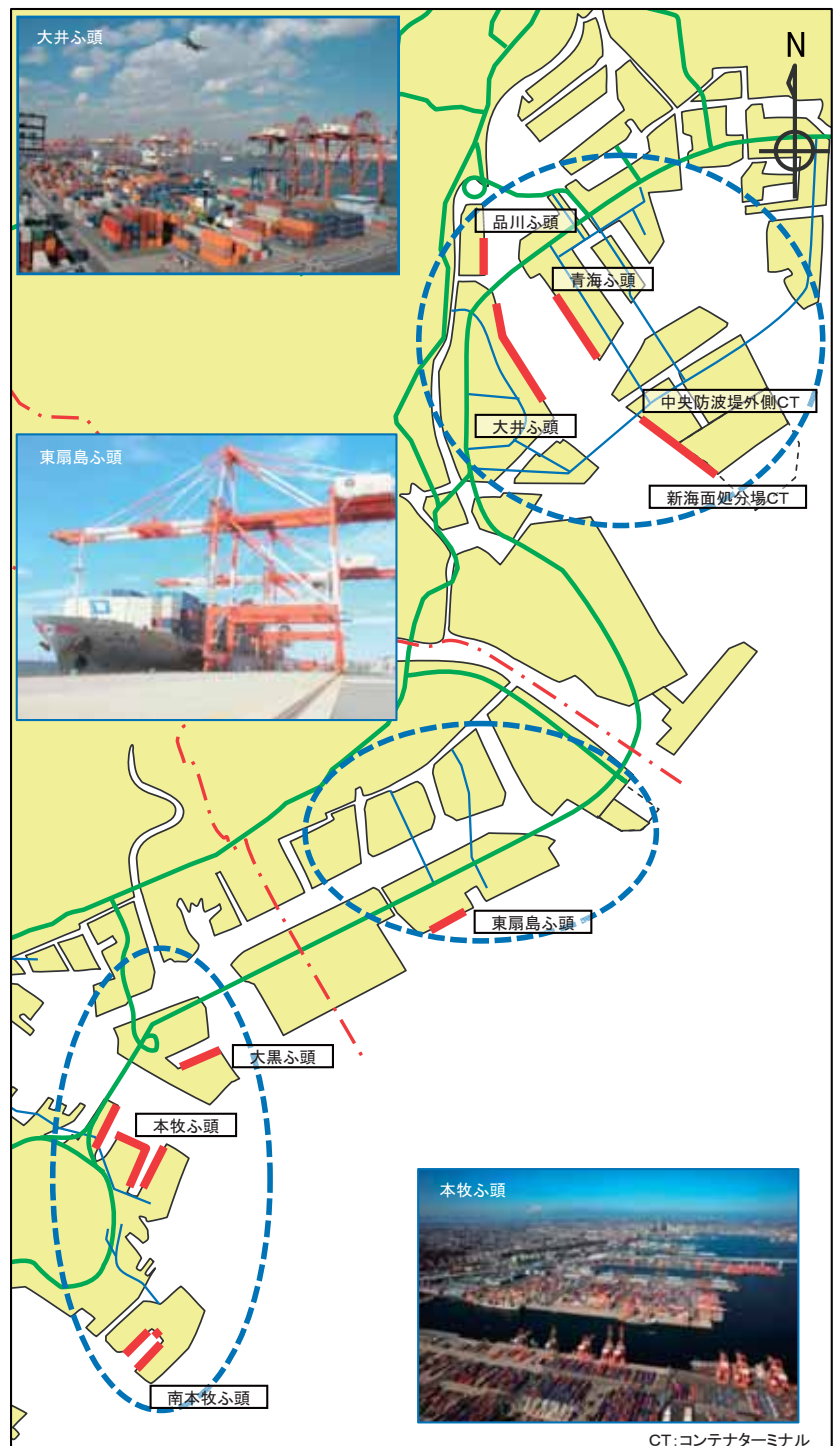
- ・ヤード拡張や岸壁の増深などによる既存ふ頭の機能強化・再編（大井・青海ふ頭）
- ・コンテナターミナル及び背後の物流拠点等を整備（中央防波堤外側・新海面処分場コンテナターミナル）
- ・コンテナ関連用地の埋立（大井地区）など、新たな用地の確保によるオフドック機能の拡充 など

### < 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（東扇島ふ頭）
- ・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（東扇島地区） など

### < 横浜港 >

- ・国内唯一の -20 m 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図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



CT:コンテナターミナル

# 公共在来ふ頭の施設配置等

京浜港は、コンテナのほか、輸出で大きなウェイトを占める完成自動車など、多種多様な貨物を取扱っています。総合港湾である京浜港は、公共在来ふ頭における取扱貨物についても着目し、今後の施設配置の方向性等を示します。

## 完成自動車

対応の方向性

- ・ 利用促進策を展開すると同時に、利用事業者や船舶並びに施設の現状等を勘案し、機能強化や再編
- ・ 2隻同時着岸によるトランシップ輸送に対応したバース延長の確保の検討
- ・ ヤード不足の解消を目指し、立体駐車場等施設整備

## 内貿ユニットロード貨物

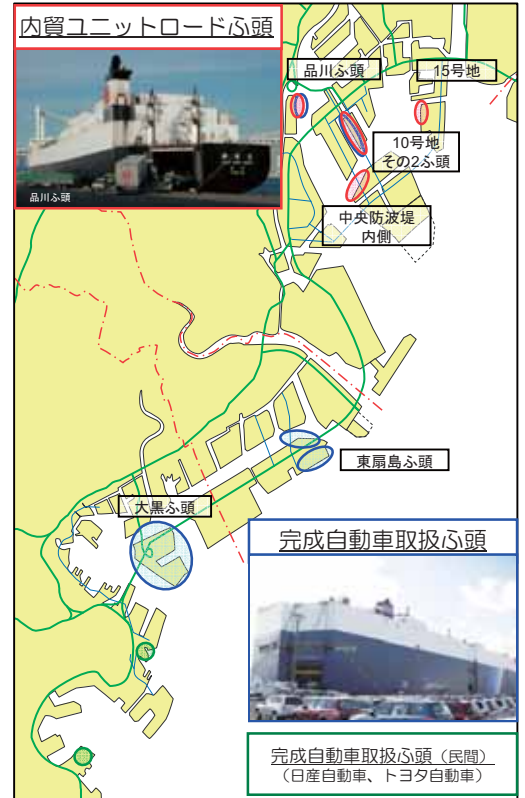
対応の方向性

- ・ 岸壁の増深、上屋の更新、耐震化等によるふ頭の機能強化
- ・ 新規整備による施設増強とそれに連動した既存ふ頭の再編
- ・ 新たな交通需要等に対応する臨港道路南北線の整備推進

## その他在来貨物

対応の方向性

- ・ 施設の再配置による荷役効率の向上
- ・ 物流機能に捉われない機能転換の検討
- ・ 施設改修時の相互補完

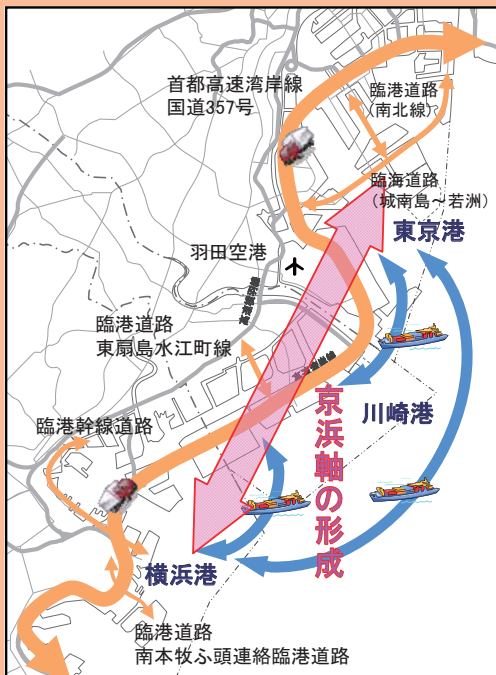


# 三港の連携を強化する交通体系のあるべき姿

三港間の輸送網の充実により京浜軸を形成し三港を物理的に一体化するとともに、背後圏との間に様々な輸送手段による広域ネットワークを形成します。

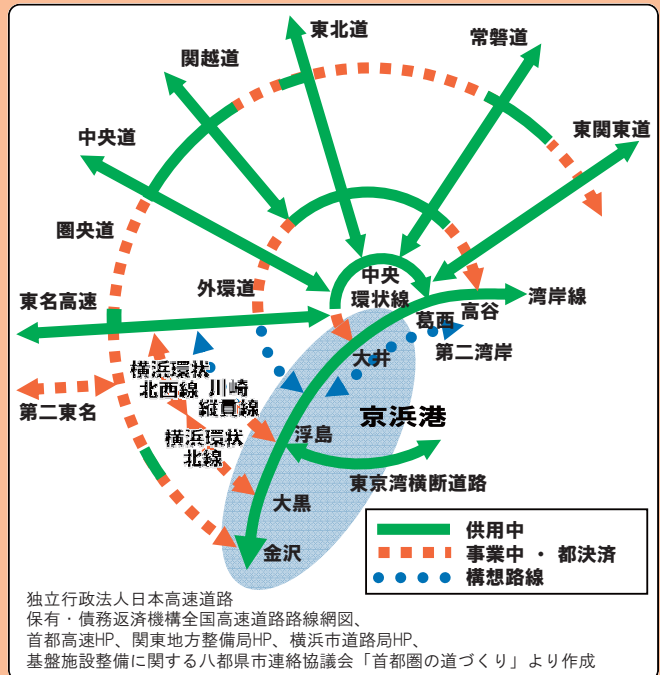
## 【京浜軸の形成】

357号の整備促進や臨港道路の充実強化、コンテナバージ輸送の拡充などによる、陸上・海上輸送の円滑化により三港を物理的一体化



## 【広域ネットワークの形成】

第二東名、首都圏三環状などの整備促進や国内他港との内航輸送網の構築、また鉄道輸送環境の整備などにより、背後圏と様々な輸送手段でネットワークを構築



# 広域的な課題への対応

震災等により港湾施設が被災し、国内・国際物流網に対して重大な影響を及ぼすことがないように三港の補完機能を確保することによりリスク分散を図るとともに、津波対策についての検討や高潮災害の対策に取り組んでいきます。また、国民生活や経済・産業に大きな影響を及ぼす危機管理についての的確な対応の体制構築が必要です。

## 1. 京浜港の災害対策

地震災害	⇒	<ul style="list-style-type: none"> <li>・京浜港全体における補完機能の確保</li> <li>・三港それぞれに耐震強化岸壁の計画・整備</li> </ul>
津波災害		<ul style="list-style-type: none"> <li>・中央防災会議・交通政策審議会港湾分科会防災部会の検討結果を踏まえた検討</li> </ul>
高潮災害		<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成16年 東京湾沿岸保全基本計画に基づいた三港で連携した対策</li> </ul>

### 具体的な取組

- 国際物流機能維持のためのコンテナ船用耐震強化岸壁等の積極的な整備
- 緊急物資等輸送機能の確保と耐震強化岸壁の積極的な整備
- 三港（東京湾）連携による津波・高潮対策や京浜港港湾BCPの検討

## 2. 広域的な課題への的確な対応

### 危機管理対策

- 保安対策強化によるセキュリティ水準の高度化
- 長期的な放射能対策による安全安心な京浜港の実現
- ウイルスや外来生物の国内侵入防止等の水際対策を実施

### 環境対策

#### 再生可能エネルギーの活用

太陽光発電



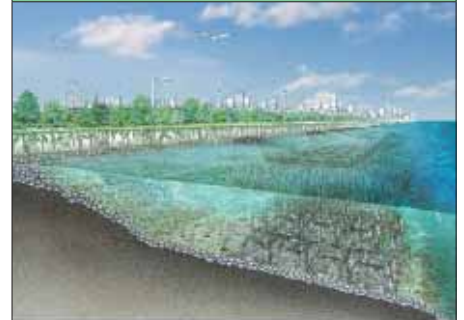
- ・さらなる再生可能エネルギー活用施設等の導入検討
- ・低炭素社会の実現に向けた取組推進

#### 港湾施設における環境対策



- ・ハイブリッドや電動のトランスファークレーンの導入推進

#### 水辺環境の再生への取組



- ・生物の生息環境に配慮した護岸の整備
- ・多様な水生生物の生息が可能な空間の創出

# 京浜港の一体的な経営の推進

京浜港が国際戦略港湾として競争力を高め、世界の主要港と対峙していくため、京浜港の一体的な経営によるスケールメリットを活かし、限られた資源、人材を有効に活用しながら、効率的な港湾経営を推進していきます。

## 京浜港の一体的経営の実現

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 東京港埠頭株式会社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式会社・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 東京港埠頭公社の民営化
  - 平成 21 年 12 月 東京都、川崎市及び横浜市で、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（平成 23 年 7 月：受皿会社設立）

東京港・横浜港の埠頭会社の経営統合等により、実質的な一体的経営体制の構築〔港湾運営会社制度の活用〕

## 将来のポートオーソリティの構築に向けて

財力力、営業力、競争力を持つ経営主体の仕組みの構築

将来的には、東京湾の一体的な経営主体の構築に向けて取り組む

## 東日本大震災の影響

東日本大震災の発生により、京浜港は港湾施設に大きな被害はなかったものの、被災港と京浜港を結ぶ内航船を中心とした物流網の寸断、基幹航路の一時的な抜港、原発事故に伴う放射能汚染の風評被害等、大きな影響がありました。



### 震災後、直ちに実施した施策

- 震災を踏まえたコンテナ貨物輸送支援策
- 京浜港の安全性について諸外国へ発信
- ・放射線量の測定、公表
- ・放射線測定にかかる証明書発行

### 震災を踏まえ、今後も実施すべき施策

- ローカル貨物の流出防止策の実施
- 放射線量の恒常的な測定体制の構築
- 非常時における最低限の電力の確保
- 津波対策における国や湾内自治体との連携した取組

## 京浜港連携協議会

京浜港連携協議会：京浜港の各港湾管理者が策定する港湾計画の基本となる京浜港の総合的な計画を共同して作成すること及び京浜港の一体的な経営に係る連絡調整のため、東京都、川崎市及び横浜市が地方自治法に基づき設立した協議会

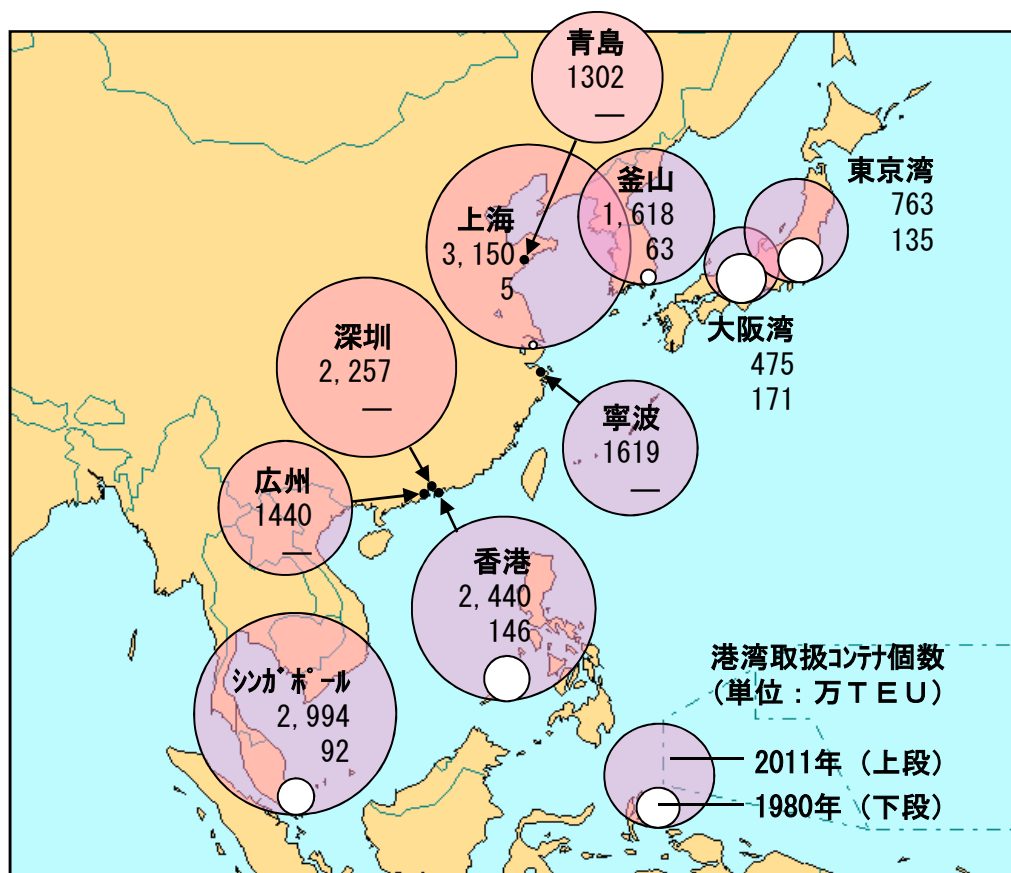
## 【連絡先】

- 東京都港湾局港湾経営部振興課 03-5320-5559
- 川崎市港湾局港湾経営部経営企画課 044-200-3062
- 横浜市港湾局港湾経営部港湾経営課 045-671-7263

# 第2回 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

平成24年3月27日  
国土交通省

## 【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



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。

※東京湾は東京港・横浜港、  
大阪湾は大阪港・神戸港。

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1982  
CONTAINERISATION INTERNATIONAL September 2011、March 2012をもとに国土交通省港湾局作成

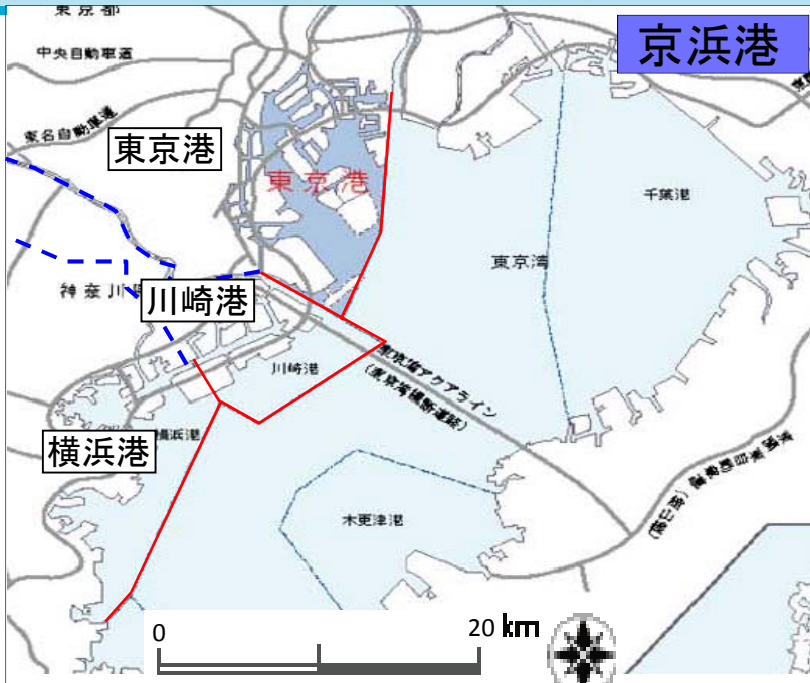
## 【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

(単位: 万TEU)

1980年			2011年 (速報値)		
	港名	取扱量		港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	195	1 (1)	上海	3,150
2	ロッテルダム	190	2 (2)	シンガポール	2,994
3	香港	146	3 (3)	香港	2,440
4	神戸	146	4 (4)	深圳	2,257
5	高雄	98	5 (5)	釜山	1,618
6	シンガポール	92	6 (6)	寧波	1,469
7	サンファン	85	7 (7)	広州	1,440
8	ロングビーチ	82	8 (8)	青島	1,302
9	ハンブルク	78	9 (9)	ドバイ	1,300
10	オークランド	78	10 (10)	ロッテルダム	1,190
...	...	...	...	...	...
13	横浜	72	27(25)	東京	455
...	...	...	...	...	...
16	釜山	63	40(36)	横浜	308
...	...	...	...	...	...
18	東京	63	47(48)	名古屋	255
...	...	...	...	...	...
39	大阪	25	49(47)	神戸	247
...	...	...	...	...	...
46	名古屋	21	※大阪港は上位50位以下のため順位不明	— (56)	大阪 (228)

[注] 外内貨を含む数字  
( )内は2010年の順位  
大阪港については2010年の取扱量

# 国際コンテナ戦略港湾のコンテナ取扱個数



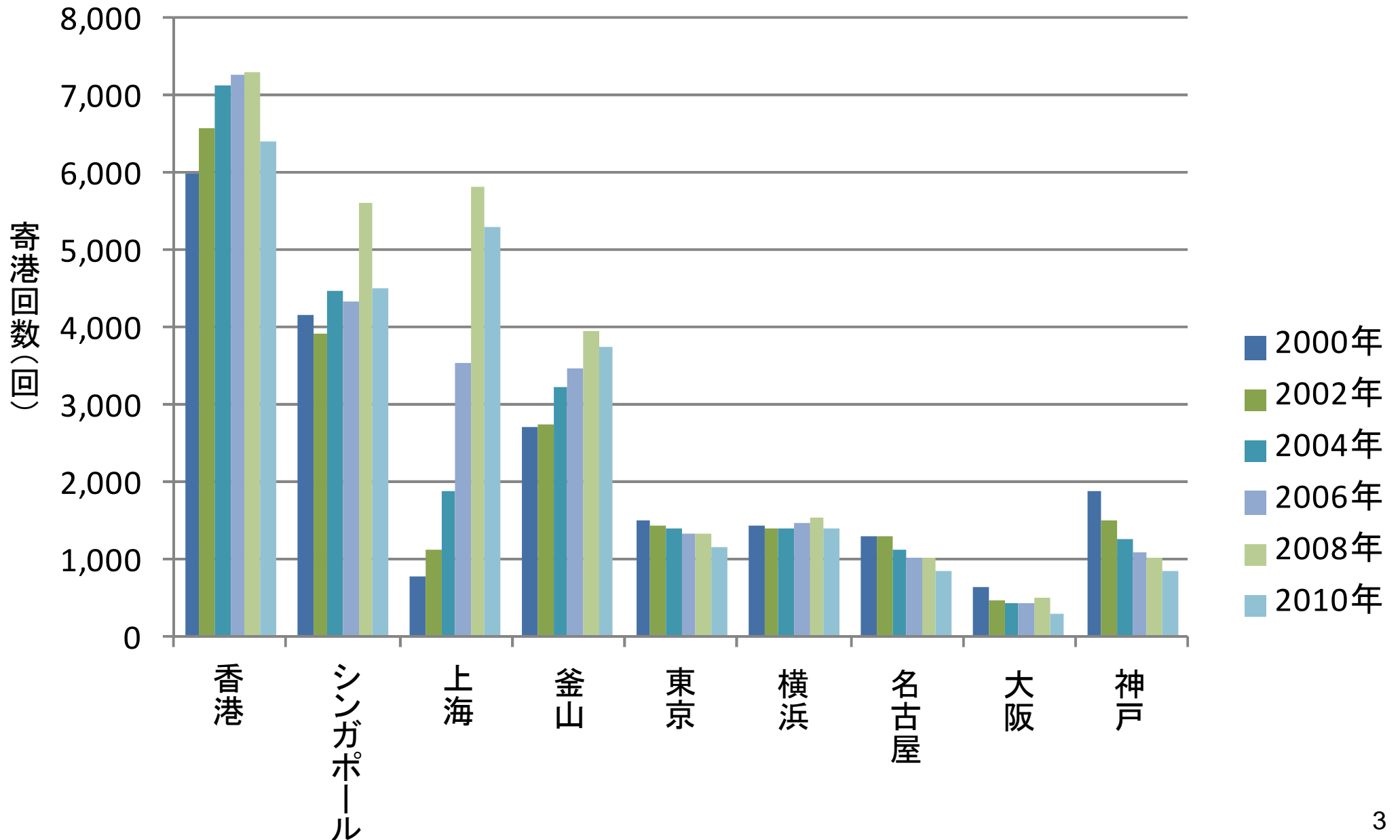
2010年ランキング			2010年ランキング		
順位	港湾名(国名)	万TEU	順位	港湾名(国名)	万TEU
1	上海(中国)	2,907	1	上海(中国)	2,907
2	シンガポール	2,843	2	シンガポール	2,843
3	香港(中国)	2,353	3	香港(中国)	2,353
4	深圳(中国)	2,251	4	深圳(中国)	2,251
5	釜山(韓国)	1,416	5位相当	日本全体	1,875
6	寧波(中国)	1,314	5	釜山(韓国)	1,416
7	広州(中国)	1,255	6	寧波(中国)	1,314
8	青島(中国)	1,201	7	広州(中国)	1,255
9	ドバイ(アラブ首長国連邦)	1,160	8	青島(中国)	1,201
10	ロッテルダム(オランダ)	1,115	9	ドバイ(アラブ首長国連邦)	1,160
11	天津(中国)	1,008	10	ロッテルダム(オランダ)	1,115
12	高雄(台湾)	887	11	天津(中国)	1,008
13	ポートケラン(マレーシア)	887	12	高雄(台湾)	887
14	アントワープ(ベルギー)	847	13	ポートケラン(マレーシア)	887
15	ハンブルク(ドイツ)	790	14	アントワープ(ベルギー)	847
16	ロサンゼルス(米国)	783	15	ハンブルク(ドイツ)	790
17	タンジュンペラパス(マレーシア)	653	16	ロサンゼルス(米国)	783
18	ロングビーチ(米国)	626	17位相当	京浜港(東京+川崎+横浜)	760
19	廈門(中国)	582	17	タンジュンペラパス(マレーシア)	653
20	ニューヨーク・ニュージャージー(米国)	529	18	ロングビーチ(米国)	626
21	大連(中国)	524	19	廈門(中国)	582
22	レムチャバン(タイ)	507	20	ニューヨーク・ニュージャージー(米国)	529
23	ブレーメンハーフェン(ドイツ)	487	21	大連(中国)	524
24	タンジュンプリオク(インドネシア)	471	22	レムチャバン(タイ)	507
25	東京	429	23	ブレーメンハーフェン(ドイツ)	487
36	横浜	328	24位相当	阪神港(神戸+大阪)	484
47	神戸	256	24	タンジュンプリオク(インドネシア)	471
56	大阪	228			
364	川崎	4			

京浜港、阪神港として一体化すると

出典：September 2011 CONTAINERISATION INTERNATIONAL、CI onlineをもとに国土交通省港湾局作成  
注) 外内貿含む。ただし、日本全体の取扱個数は世界上位500位に含まれる国内26港の合計値



# 欧米基幹航路フルコンテナ船の年間寄港回数の推移



# 国際コンテナ戦略港湾の必要性

- 現状では、釜山港をはじめとするアジア主要港のハブ機能強化により日本発着貨物の18%(2008年)がアジア主要港等に奪われ、日本を発着する国際基幹航路の就航(便数)が減少している状況。このままの状況が続けば、ますます貨物が奪われることとなり、日本発着の基幹航路は大きく減少。国民生活や産業活動に必要な物資や製品を低コストでスピーディに輸出入することが困難になり、国内立地の国際競争力の低下を招く。
- 「選択と集中」のもと、選定された国際コンテナ戦略港湾(阪神港、京浜港)において、高規格コンテナターミナルの整備とともに、荷役機械等の整備やフィーダー輸送強化するための取り組みを一体的に集中して実施することで、ハブ機能の強化を図ることが必要である。

## 現状:

日本発着の輸出入コンテナ貨物の18% (2008年)が釜山港等アジア主要港で中継(トランシップ)されて欧米等へ(から)輸送されている。

## 問題点:

- ① 日本と諸外国間の輸送時間・輸送コストの増大
- ② 物資や製品の輸出入の定時性が確保できない  
(積み替え時のトラブルにより大幅な(週単位での)輸送の遅れが生じる)
- ③ 物資や製品の安定的な輸出入が確保できない  
(積み替え港におけるストライキの発生など不確定要因が日本の輸出入に影響)

国内立地の国際競争力の低下

海外への生産拠点の移転、国内産業の空洞化の進行



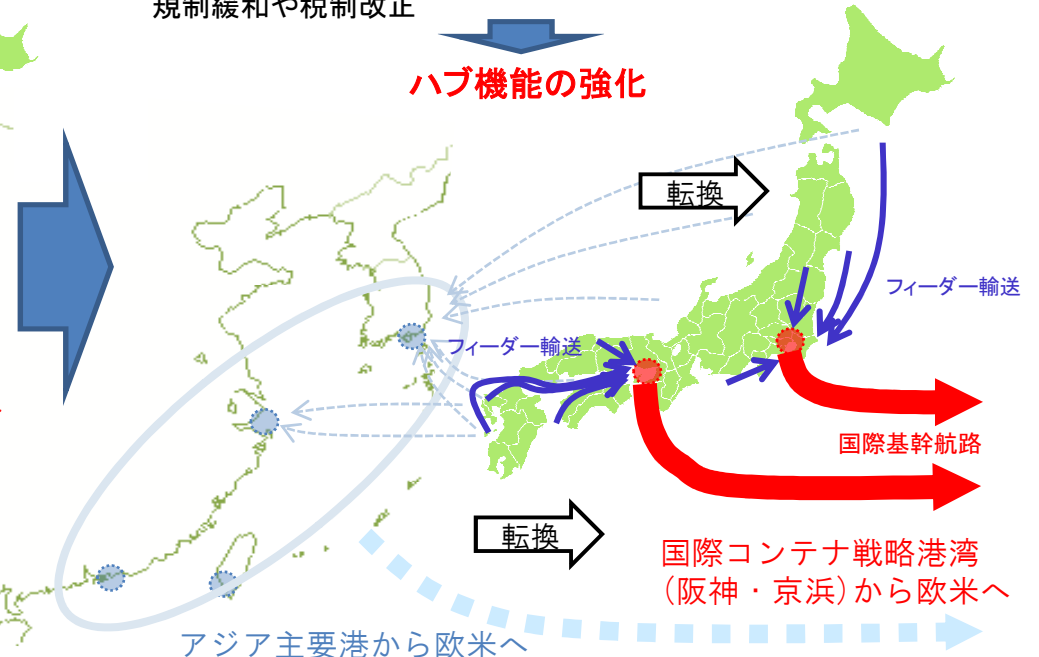
## 将来:

国際コンテナ戦略港湾(阪神港、京浜港)のハブ機能を強化し、アジア主要港での中継(トランシップ)貨物がフィーダー輸送により国際コンテナ戦略港湾へ集約される物流構造に転換させ、国際基幹航路の維持・拡大を図る。

## 必要となる施策:

- ① アジア主要港と比肩する規模(深さ、広さ)を有するコンテナターミナル整備
- ② 荷役の効率化に資する荷役機械等の整備
- ③ フィーダー機能の抜本的な強化(新規航路の立ち上げ 等)
- ④ 民間の視点による戦略的な港湾経営の導入(港湾経営の民営化)
- ⑤ 港湾経営効率化や内航フィーダー集荷促進に寄与する事業者等に対する規制緩和や税制改正

ハブ機能の強化



# 国際コンテナ戦略港湾政策の概要

## 背景

- 経済のグローバル化や東アジアの経済成長に伴い、我が国をめぐる国際海上輸送は大きく変化
  - ・コンテナ取扱量の増加 : 日本1.3倍、アジア(除日本)2.8倍
  - ・船舶の大型化の進展 : 4,000TEU → 8,000TEU
- 日本発着貨物のアジア主要港積み替えが増加 : 5.4%→18.0%
- 国際的な基幹航路の我が国寄港回数が減少傾向 : 上海約6.7倍、釜山約1.4倍、日本約0.7倍
  - ⇒ 基幹航路寄港回数を回復しなければ、我が国経済に打撃を与えるおそれがある。

注)上記の比較は、現在入手可能な直近10年間の値の比較。

## 取り組み状況

- 「選択と集中」の考え方の下、国際コンテナ戦略港湾検討委員会(有識者委員会)の検討を経て、国際コンテナ戦略港湾として阪神港、京浜港を選定(2010年8月6日に公表)。
- 「港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律」が2011年3月31日成立・公布。
  - ＜港湾の種類の見直しや直轄港湾工事の国費負担率の引き上げ・対象施設の拡充、港湾運営会社制度の創設等＞
- 国際コンテナ戦略港湾検討委員会において、毎年、計画書の進捗状況を管理。2013年を目処に中間評価。

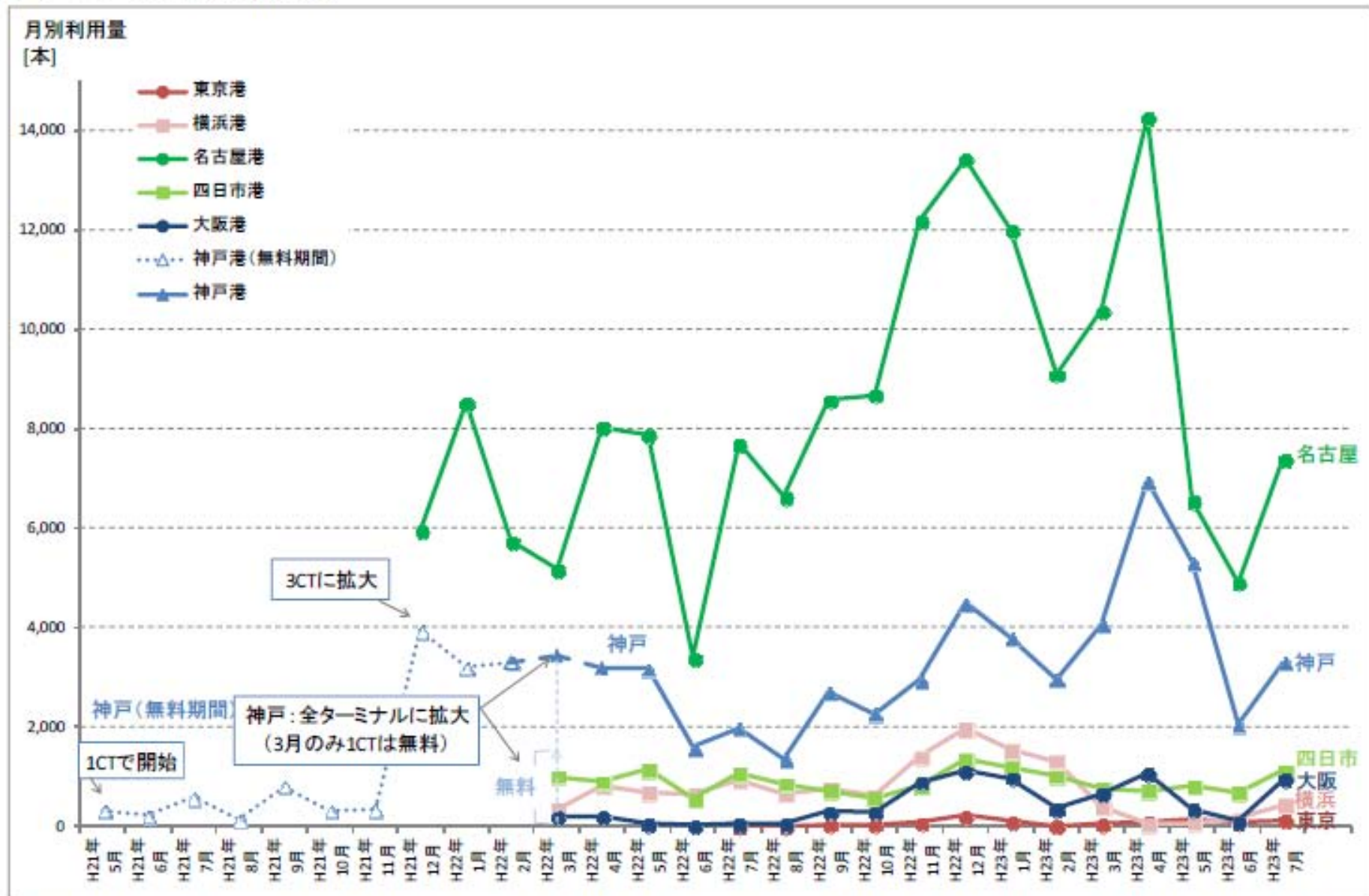
## 目標

- 2015年 国内ハブの完成、東アジア主要港でのトランシップ率を半減
- 2020年 国際トランシップも視野に入れ、東アジア主要港として選択される港湾に

## 実現の方策

- 基幹航路の就航を維持・拡大するためのハード・ソフト一体となった施策を集中して実施。
- ① 公設民営化の推進やターミナルの一体運営の推進等によるターミナルコストの低減
  - ② 内航をはじめとするフィーダー網の抜本的な強化による広域からの貨物集約の推進
  - ③ ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進、貨物積替円滑化支援施設整備などその他荷主サービスの向上
  - ④ コンテナ船大型化の進展に対応しうる水深18m岸壁は選択された港湾で整備
  - ⑤ 「港湾運営会社」の設立；「民」の視点による戦略的港湾経営の実現

# ゲートオープン拡大 実証実験実績



(注) 利用実績とは、16時半から20時までゲートを通過して各ターミナルに入ったトレーラー(16時半までに待機していたトレーラーを除く。)が搬出入したコンテナの本数。ただし、神戸港の一部のターミナルについては、計数事務の簡素化のため、17時以降にゲートを通過したトレーラーが搬出入したコンテナの本数を計上。

# 東京港

## 早朝ゲートオープン実験1期

# 3カ月利用実績1万3337本

東京都港湾局は2日、都と東京港埠頭が実施主体の東京港早朝ゲートオープン社会実験(第1期)の利用実績をまとめた。昨年12月から今年2月までの3カ月間の実績は合計1万3337本(搬出入合計)となり、直近の2月では最高の4569本を記録した。社会実験は今月から来年3月までの第2期に入っているが、利用状況が今後どのように推移・定着していくか注目される。

コンテナターミナルのゲート前混雑緩和などを狙いに実施される社会実験では、ゲートオープン時間が1時間繰り上げられ午前7時30分からとなる。受益者負担が原則となる国の社会実験と異なり、港湾管理者の都独自

の取り組みとしてトラック事業者・荷主からの利用料金を徴収しないのが特徴で、実験対象時間内にゲート処理を行ったコンテナ1本当たり2400円がターミナルオペレーターに補助される。第1期の社会実験に参

加したのは大井5号、青海公共、A3、A4、品川(第一港運・住友倉庫)、中央防波堤内側の計7ターミナル。大井5号が平日5日間実施されたほかは、各ターミナルとも週2-3日の特定曜日実施となった。

月別実績では年末繁忙期だった12月から1月が若干減少したが、2月は月間最高値となり、月平均では4000本台半ばで推移した。都港湾局では「朝一番に空コンテナをターミナルに返却してから実入りコンテナを

輸配送するというパターンが予想以上に多く、トラック事業者の車両運用効率化に一定の効果があったと推測される(振興課)としている。3月からの第2期事業では、全ターミナルが継続実施しているが、大井

5号の実施日が平日週5日から2日に変更された。今後の利用については「実施日が減少したターミナルがある一方で新規参加予定のターミナルもあるため、大幅な利用減少はないのではないか」と見ている。

東京港早朝ゲートオープン社会実験(第1期)実績

	2012年12月	2013年1月	2013年2月	合計
実入り搬出	1,760	1,896	1,680	5,336
実入り搬入	1,095	870	1,327	3,292
空搬出	268	286	383	937
空搬入	1,296	1,297	1,179	3,772
計	4,419	4,349	4,569	13,337

東京都港湾局まとめ・単位=本

# 実験2期、全CT継続

## 東京港早朝ゲートオープン 新規参加も

東京都港湾局と東京港埠頭会社が3月1日から二期事業の参加ターミナルを開始する東京港早朝ゲートが29日まで行なわれた。中央波堤内側の計7ター

東京港早朝ゲートオープン社会実験（第2期）  
／2012年3月～13年3月）の参加ターミナル

埠頭名	ターミナル名	実施曜日					取扱貨物
		月	火	水	木	金	
大井	0-5	-	-	○	-	○	実入り(出・入)／空(出・入)
	A-3	-	-	-	○	○	空(入)
青海	A-4	-	○	-	○	-	空(入)
	公共	○	○	○	-	-	実入り(出・入)
品川	第一港運	-	○	-	○	-	実入り(出・入)
	住友倉庫	-	-	○	-	○	実入り(出・入)／空(出・入)
中防内側	上組	○	○	-	○	-	実入り(出・入)／空(入)

ミナルが同日までの第2期募集期間で、実施曜日などに一部変更があるも、開始時期は未定だが、これまで未参加だったターミナルの一部も今後準備が整った段階で加わる見通しだ。

第2期の実験期間は2013年3月末まで。都は未実施のターミナルについても参加を随時受け付ける。

早朝ゲートオープンは、一部ターミナルのゲート前混雑が慢性化している現状を踏まえ、現在のオープン時間を1時間繰り上げ、午前7時30分オープンとする取り組み。都独自の取り組みとしてトラック業者・荷主からの利用料金を徴収

東京港青海CT



を固め2期募集手続きを進めてきた。

第2期の実験ターミナルは別表の通り。第1期で平日5日実施してきた大井5号が水・金曜日実施に変更され、平日に毎日実施するターミナルがなくなった。取扱貨物に関しては一部ターミナルで変更があるが、基本的には従来通りの内容。

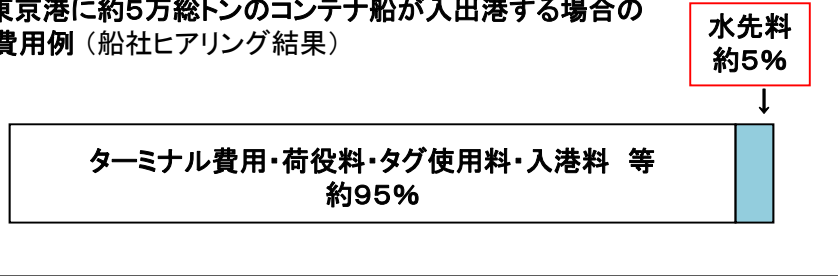
せず、対象時間内にゲート処理を行ったコンテナ1本当たり2400円の補助金がターミナルオペレーターに支給される。都・埠頭会社は第1期実験でターミナルのゲート処理工程の前倒しやトラクターの回転率向上などに一定の効果があったと判断。継続実施の方針

現行の社会実験に参加する全ターミナルが継続実施するが、都港湾局によると「現時点では実施曜日・対象貨物が未定だが、申請したターミナルもある(港湾経営部)」という。社会実験の港内ターミナルへの波及が具体化した形で、事前の調整・準備が整った時点で公表される。

# 水先料金水準

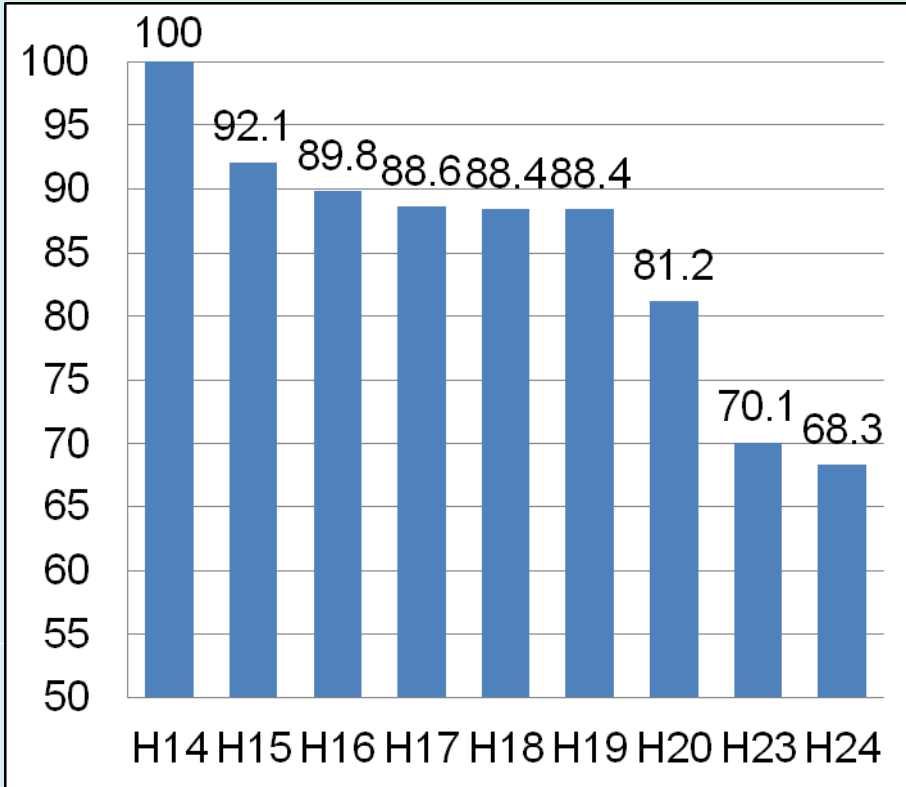
## 1. 港湾諸料金に占める水先料の割合

・東京港に約5万総トンのコンテナ船が入出港する場合の費用例（船社ヒアリング結果）



## 2. 平成14年度以降の水先料金推移

(H14=100) (条件: 総トン数10万GTのコンテナ船)



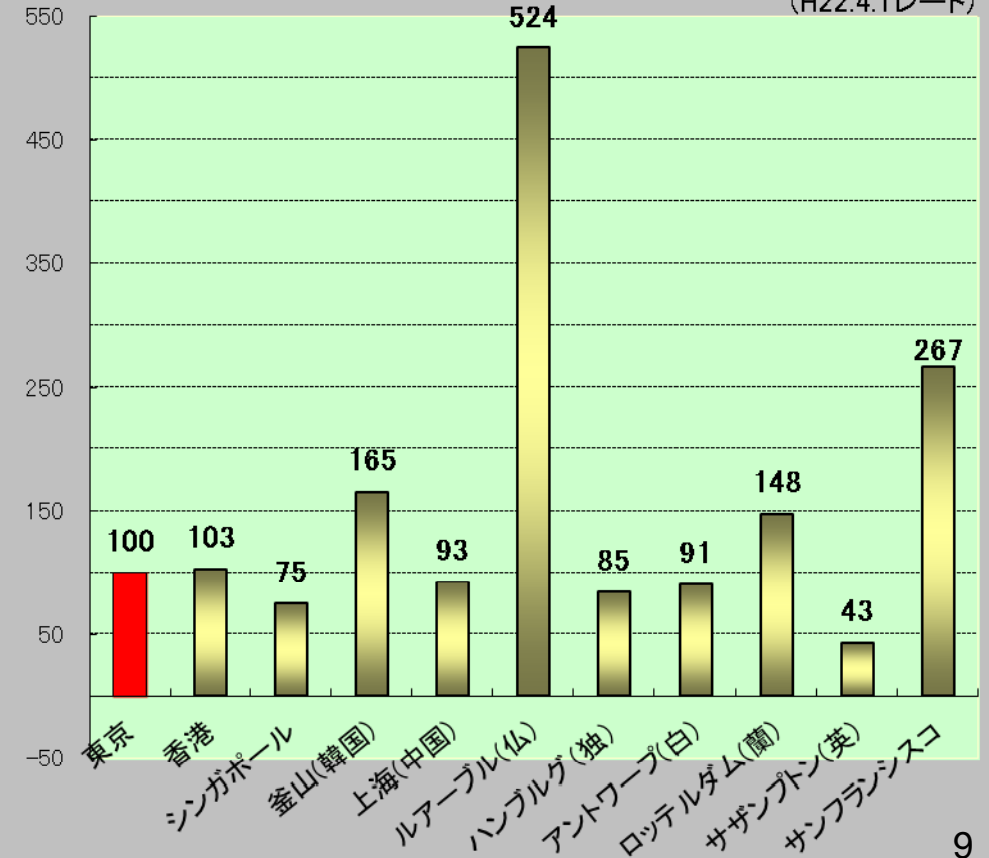
## 3. 水先料の国際比較(マイル当たり)

- ・距離当たりで見ると、アジア主要港と遜色ないレベル。
- ・総額で見ても、湾奥に位置するため水先距離が長くなるという水域事情があるものの、欧米並みの水準。

(条件: コンテナ船 98,400GT 喫水9.8m)

(東京港=100)

※1ドル=93円ベース (H22.4.1レート)



# 水先制度について

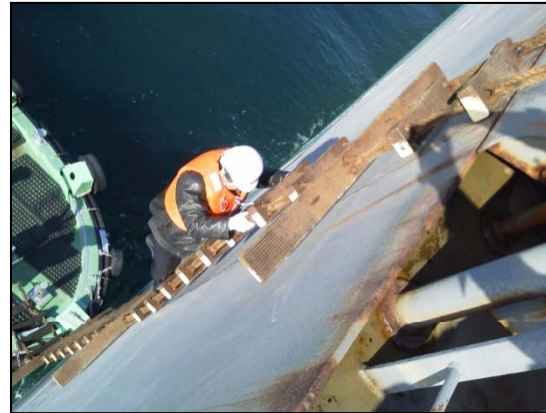
## 1. 水先とは

- 船舶が輻輳する水域等、交通の難所(全国35か所)において、免許を受けた水先人が乗り込み船舶を導くもの
- 水先人(pilot)は、特定の港湾・水域における地形や海象の状況、船舶の操船技術等について、最も詳しい知識や優れた技能を有する
- 諸外国においても幅広く実施されている制度

## 2. 水先の目的・必要性

- 船舶交通の安全の確保
- 船舶の運航能率の増進
- 当該船舶のみならず、
  - ・水域を航行する他の多数の船舶の安全、運航能率の確保
  - ・港湾機能の保全
  - ・海難事故による海洋汚染防止等にも寄与(多大な外部経済効果)

水先人は、縄ばしごに乗り移り、船舶に乗り込む



操舵室で、船長に安全な操船の助言・指導をする



※三菱総研の調査研究(平成14年度:東京湾及び大阪湾)によると、水先人が乗船することによる安全率(海難事故発生回避率)は9.7倍、経済効果は880億円

- 操船上最も難しいとされる出入港及び離着岸を担う水先の必要性に対する認識は、電子海図などの航海機器が発達した現代においても、利用者等を含め変化していない

## 3. 水先人の応召義務

- 水先人は、船長から水先の要請があれば、その船舶に赴き水先業務を行う義務を負う

## 4. 強制水先制度

- 船舶交通の安全を確保するため、全国で特に交通の難所とされる水域等10か所で、一定の大きさ以上の船舶に対し水先人の乗船を義務付け

## 5. 水先業務実績

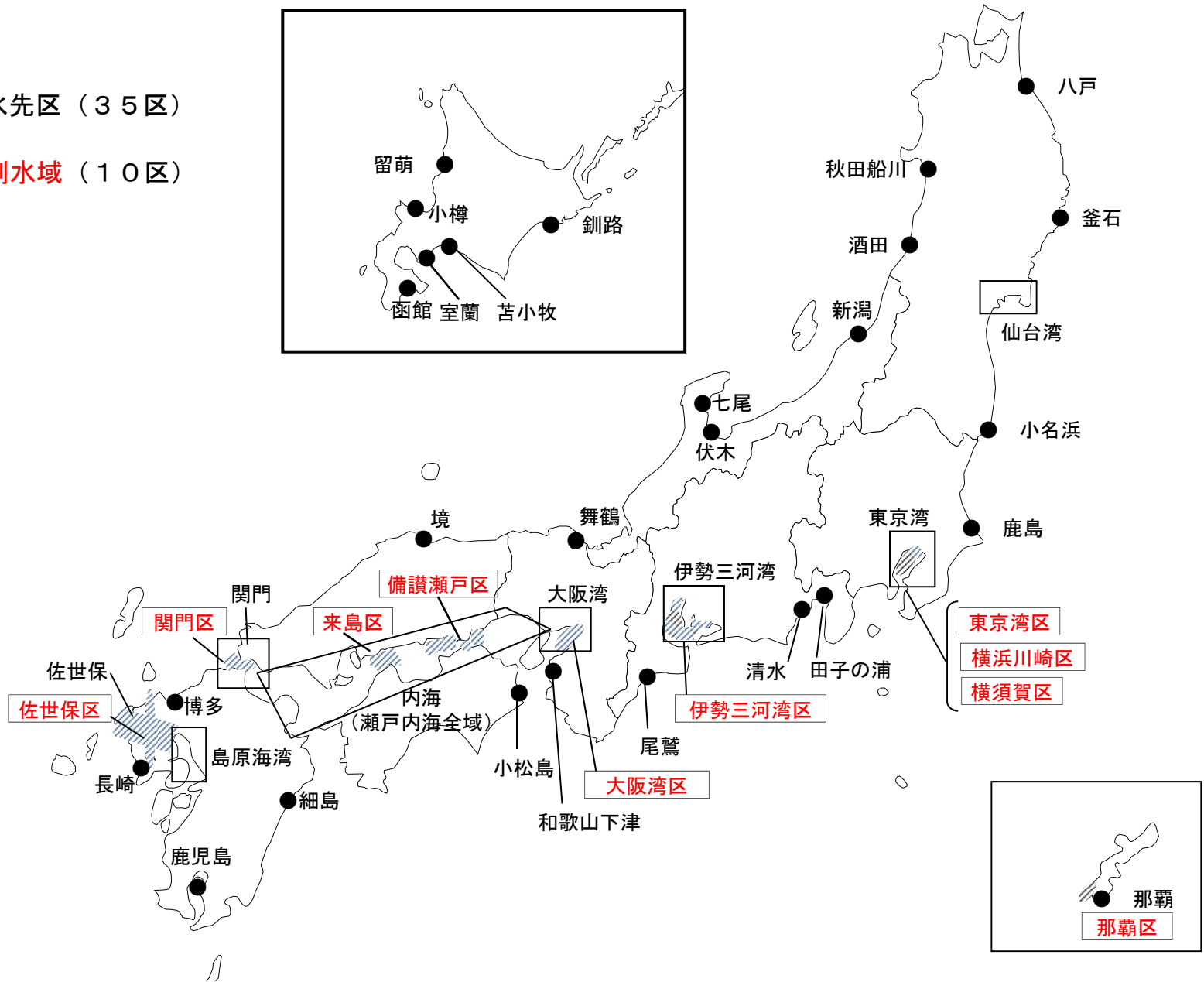
- 延べ 約16万9千回(平成22年度)



# 水先区の現況

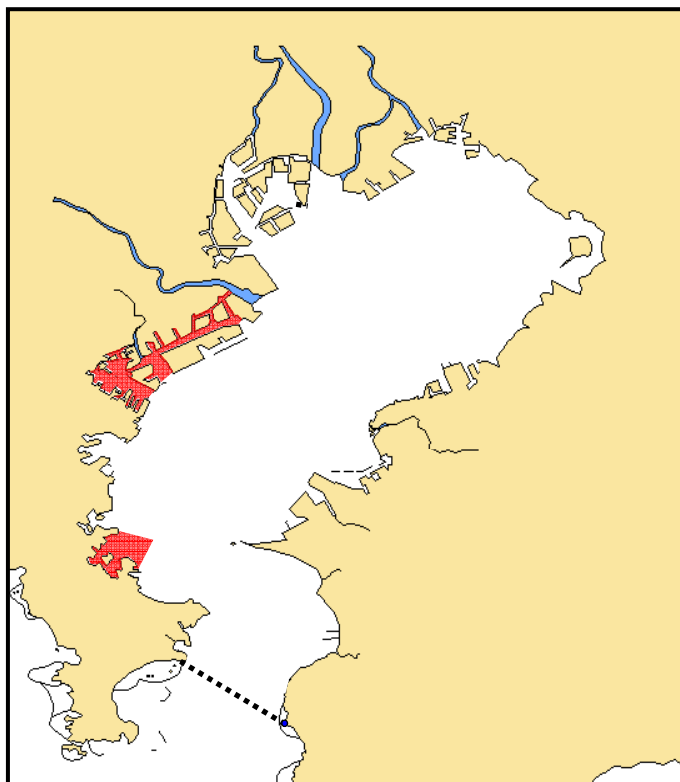
● □ 水先区 (35区)

▨ 強制水域 (10区)



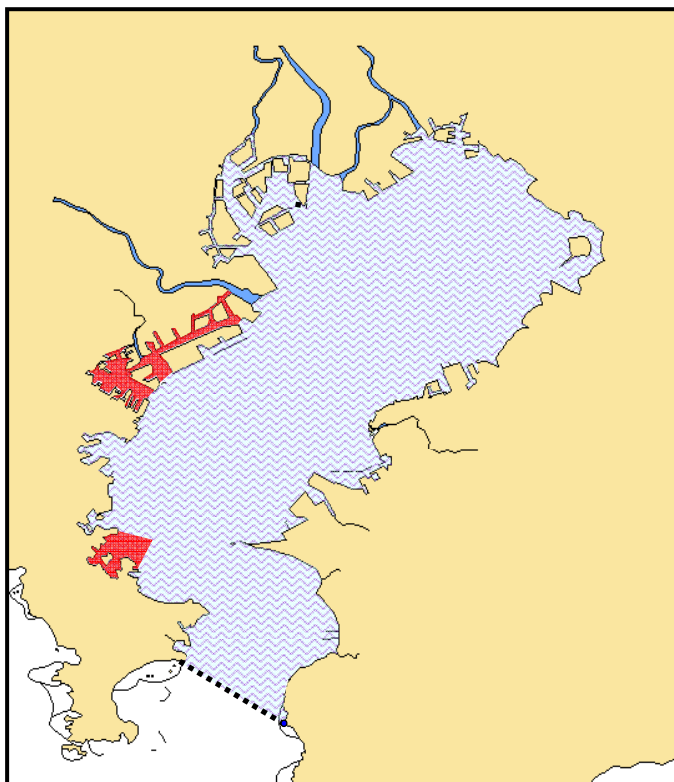
# 東京湾水先区の強制水域の経緯

S52以前の強制区



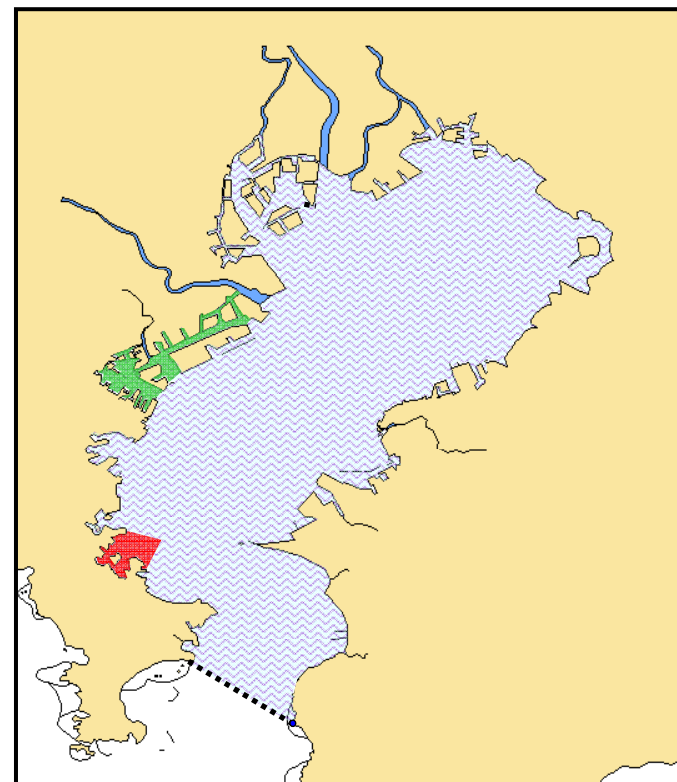
■ … 300トン強制

S52～H11. 6以前の強制区



■ … 300トン強制  
 ■ … 10,000トン強制

H11. 7以降の強制区



■ … 300トン強制(横須賀区)  
 ■ … 3,000トン強制(横浜川崎区)  
 ■ … 10,000トン強制(東京湾区)

# 京浜港横浜川崎区

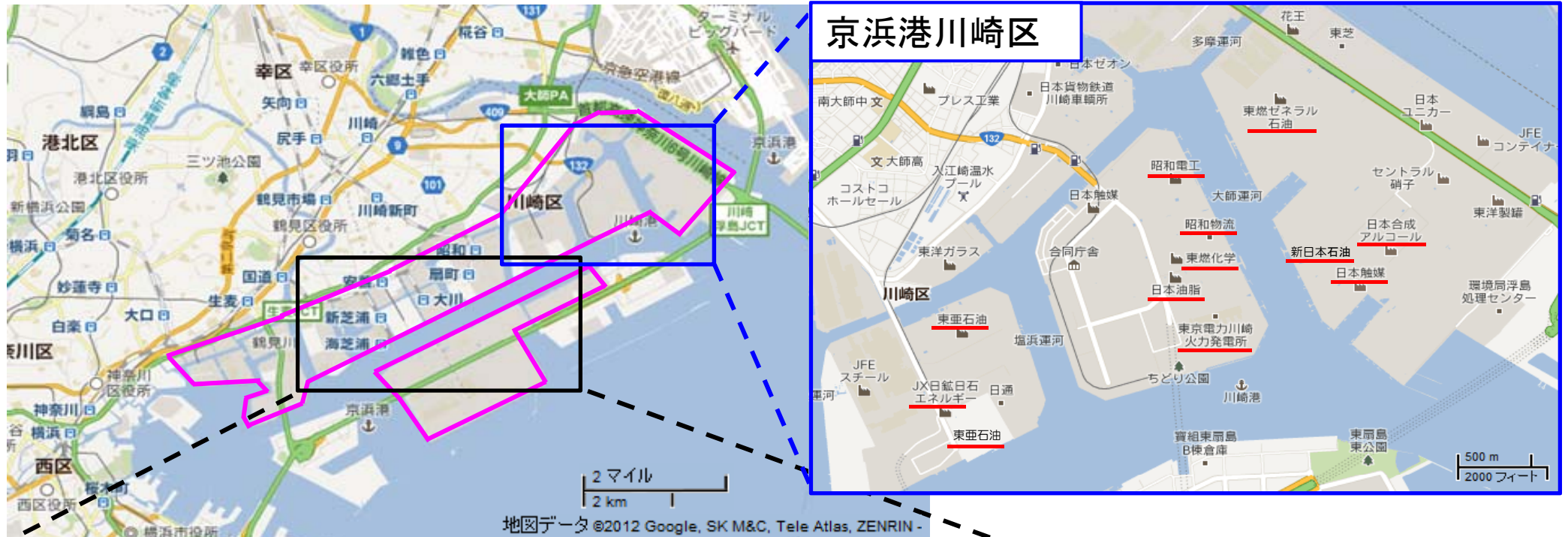


3000トン規制区域



※各港における入港隻数。( )内は、上記のうち危険物積載船隻数及びその割合。(出典：港湾統計、海上保安統計年報)

# 京浜港 横浜川崎区(危険物)

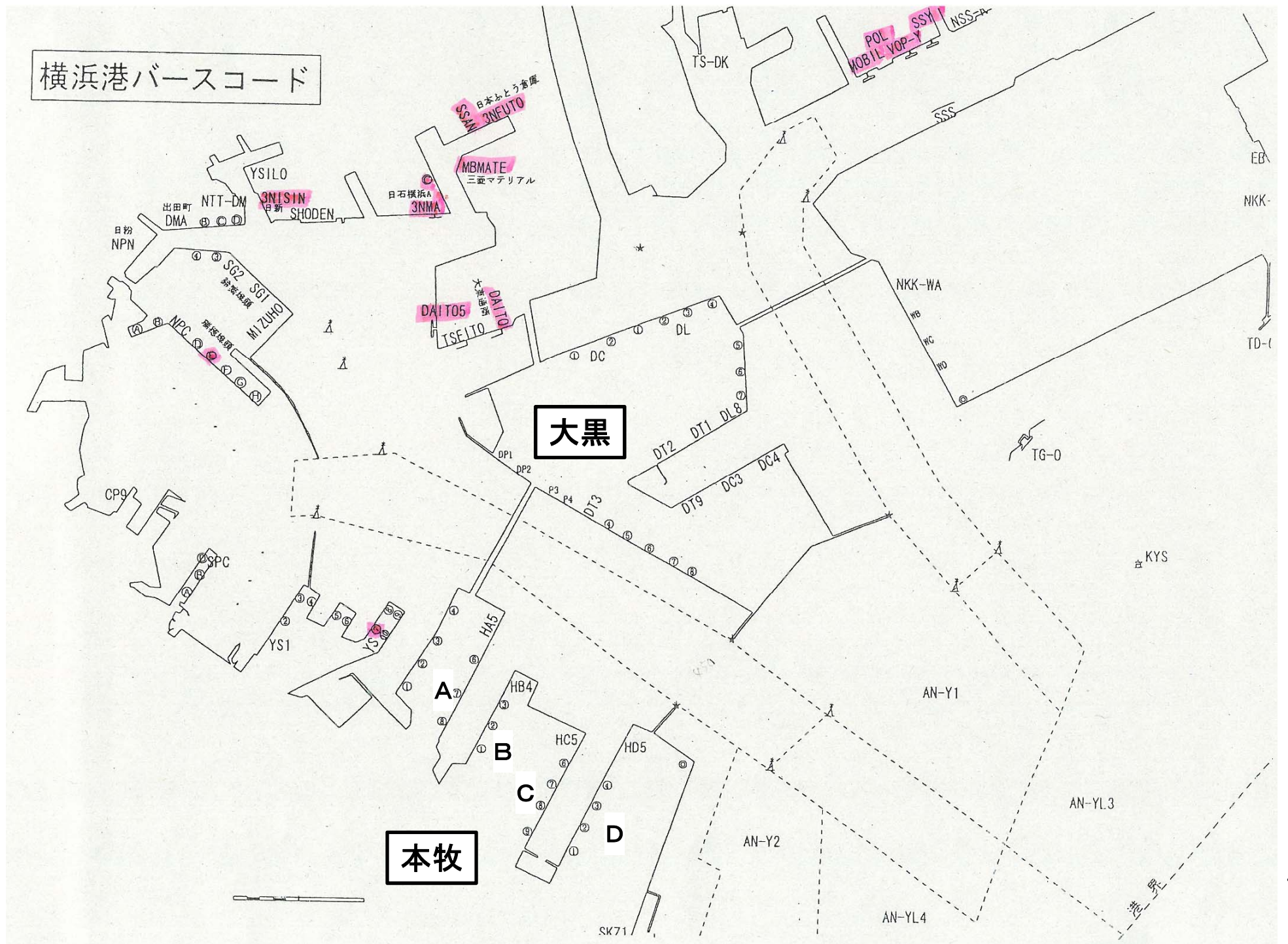


## 京浜港川崎区

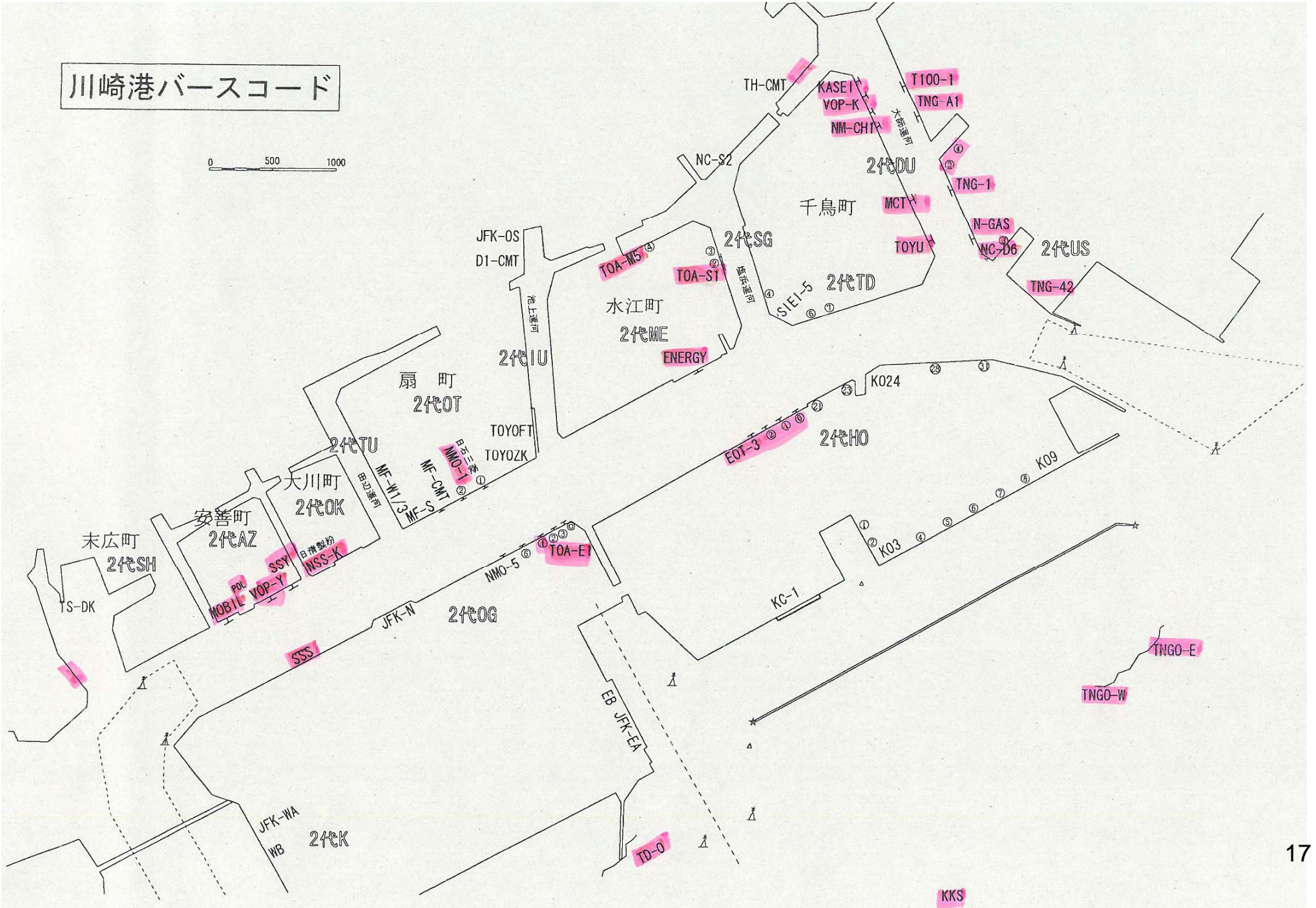
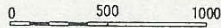


○ 京浜港(横浜川崎区)には、石油会社、電力会社、ガス会社等が集積しており、LNG船や石油タンカー、ケミカルタンカー等の危険物積載船が多数航行している。

# 横浜港バースコード



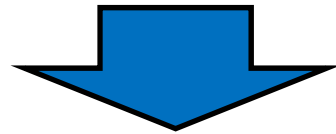
# 川崎港バースコード



# 京浜港横浜川崎区における取組について

## 1. 横浜川崎区船舶航行安全に関する調査委員会報告（平成22年3月）

- 横浜市では、強制対象船舶の緩和も視野に入れて、「横浜川崎区船舶航行安全に関する調査委員会」を設置。
- 関係者による検討の結果、船舶航行・操船面での安全確保の観点から、現段階で水先基準の数的な見直しを行うことは困難であり、入港マニュアルの作成・配布、現場での情報提供及び事前の運航調整の充実等の効果を検証した上で検討すべき旨の結論を得た。



入港マニュアル（日本語・英語・中国語・韓国語）の作成・HPの掲載（平成22年度）

## 2. 横浜港における船舶航行支援策検討会設置（平成23年7月）

- 上記1. の検討結果を踏まえ、現場での情報提供及び事前の運航調整について、関係者間で現状認識を共有し、さらなる充実を図るための具体策を検討・実施するために設置され、これまでに3回開催。
- さらに、平成24年2月、「横浜港における水域利用調整ガイドラインの策定に関するワーキンググループ」を設置し、3月27日に第2回を開催予定。

本検討会は、船舶航行支援策を検討し、実際に実施することにより、船舶の航行安全への効果を検証する場であり、安全という方向性が示された場合に、次のステップとして、強制水先基準緩和に対する委員会を開き、改めて基準等の評価・議論を行うこととされている。



# 諸外国の強制水先制度及び強制水先免除制度(PEC)の概要

## 1. アジア主要港における強制水先制度

	上海（中国）	シンガポール	釜山（韓国）	日本
強制水先対象となる船種・トン数・船籍等	<ul style="list-style-type: none"> <li>中国籍の外航船</li> <li>全ての外国籍船</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>300トン以上の船舶</li> <li>全てのタンカー等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>500トン以上（外国籍船・韓国籍外航船）</li> <li>2000トン以上（内航船）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1万トン以上（下記以外）</li> <li>3000トン以上（横浜川崎、関門の入出港）</li> <li>300トン以上（横須賀、佐世保、那覇）</li> </ul>

※ 内航船(定期航路事業)は強制水先の対象外

## 2. 強制水先免除制度（略称:「PEC」 = Pilot Exemption Certificate）

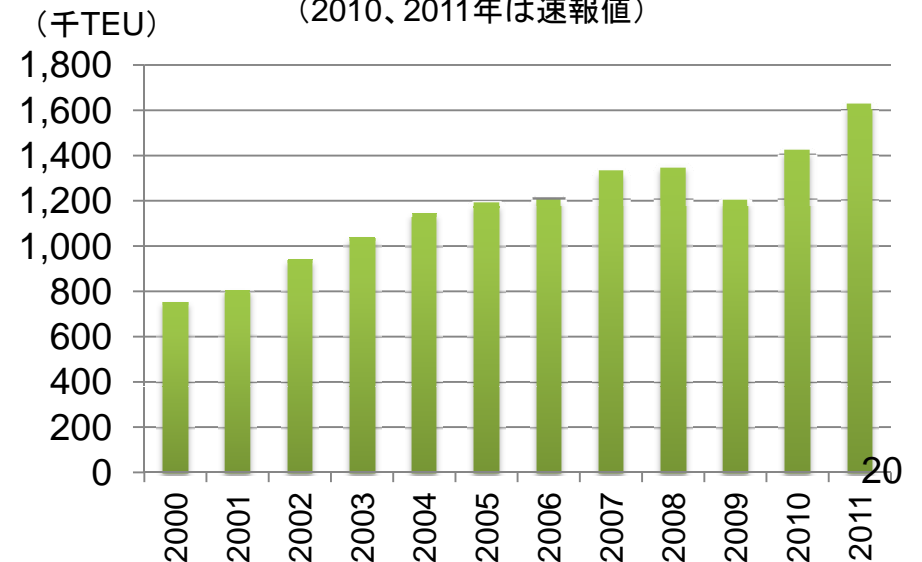
- 強制水先水域において、一定の回数以上航海に従事したと認められる船長について、水先人の乗船を免除する制度
- その際、外国人船長に対しては、内航船や漁船とも通信する必要があるため、日本語により十分なコミュニケーションが取れるかどうかを確認
- なお、日本では、自国籍船だけでなく外国籍船であっても免除対象としているが、韓国、中国、アメリカ等においては、自国籍船のみを対象としており、外国籍船は対象外

# 釜山港の概要

- 釜山港は国内のコンテナ貨物の75%を取り扱う物流の要衝。
- 2011年のコンテナ貨物取扱量は1,618万TEU(速報値)、世界第5位。
- 1978年に開設された国際旅客ターミナルには、下関や博多など日韓間で6航路の国際旅客船が就航。
- 釜山港の管理は韓国政府の地方機関が行っていたが、2004年に釜山港湾公社(BPA)が設立され民営化。
- 背後には、自由貿易地域、釜山・鎮海経済自由区域による企業優遇施策を実施。
- 釜山新港が2006年1月に開港。
- 2011年7月に策定された第3次全国港湾基本計画において、釜山港の2020年における取扱貨物量(見込)は2,235万TEU。



釜山港のコンテナ貨物取扱量の推移  
(2010、2011年は速報値)

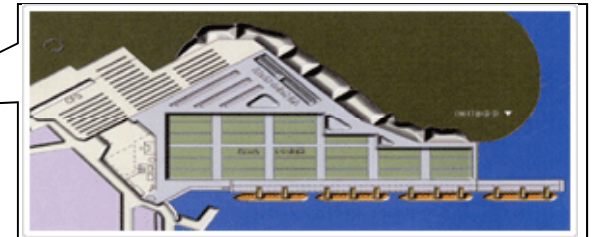
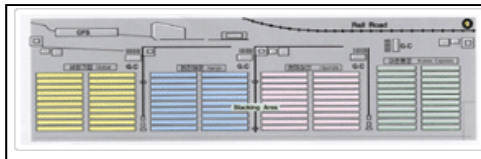
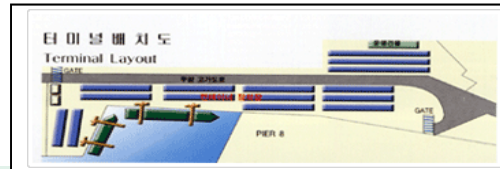
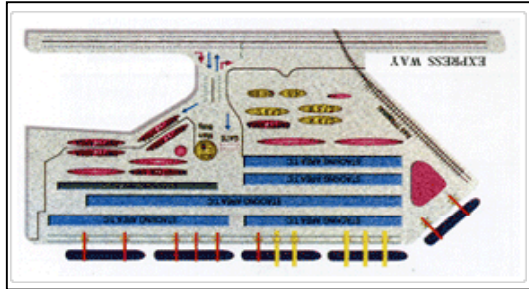


# 釜山港コンテナターミナル

子城台コンテナターミナル	韓国ハチソンターミナル(株)
主要施設	岸壁 1,447m
同時接岸能力	水深15m×4バース / 水深12m×1バース
年間荷役能力	1,200,000TEU
総面積	647,426m <sup>2</sup>

牛岩コンテナターミナル	牛岩ターミナル(株)
主要施設	岸壁 500m
同時接岸能力	水深11~12m×3バース
年間荷役能力	270,000TEU
総面積	184,000m <sup>2</sup>

新甘湾コンテナターミナル	東部釜山コンテナターミナル(株)
主要施設	岸壁 826m
同時接岸能力	水深15m×2バース / 水深11m×1バース
年間荷役能力	650,000TEU
総面積	308,000m <sup>2</sup>



甘湾コンテナターミナル	大韓通運(株)、韓進海運(株)、世邦企業(株)、韓国ハチソンターミナル(株)4社
主要施設	岸壁 1,400m
同時接岸能力	水深15m×4バース
年間荷役能力	1,200,000TEU
総面積	750,000m <sup>2</sup>

神仙台コンテナターミナル	神仙台コンテナターミナル(株)
主要施設	岸壁 1,400m
同時接岸能力	水深15m×5バース
年間荷役能力	1,200,000TEU
総面積	1,038,534m <sup>2</sup>



甘川コンテナターミナル	韓進海運(株)
主要施設	岸壁 600m
同時接岸能力	水深15m×2バース
年間荷役能力	340,000TEU
総面積	142,333m <sup>2</sup>

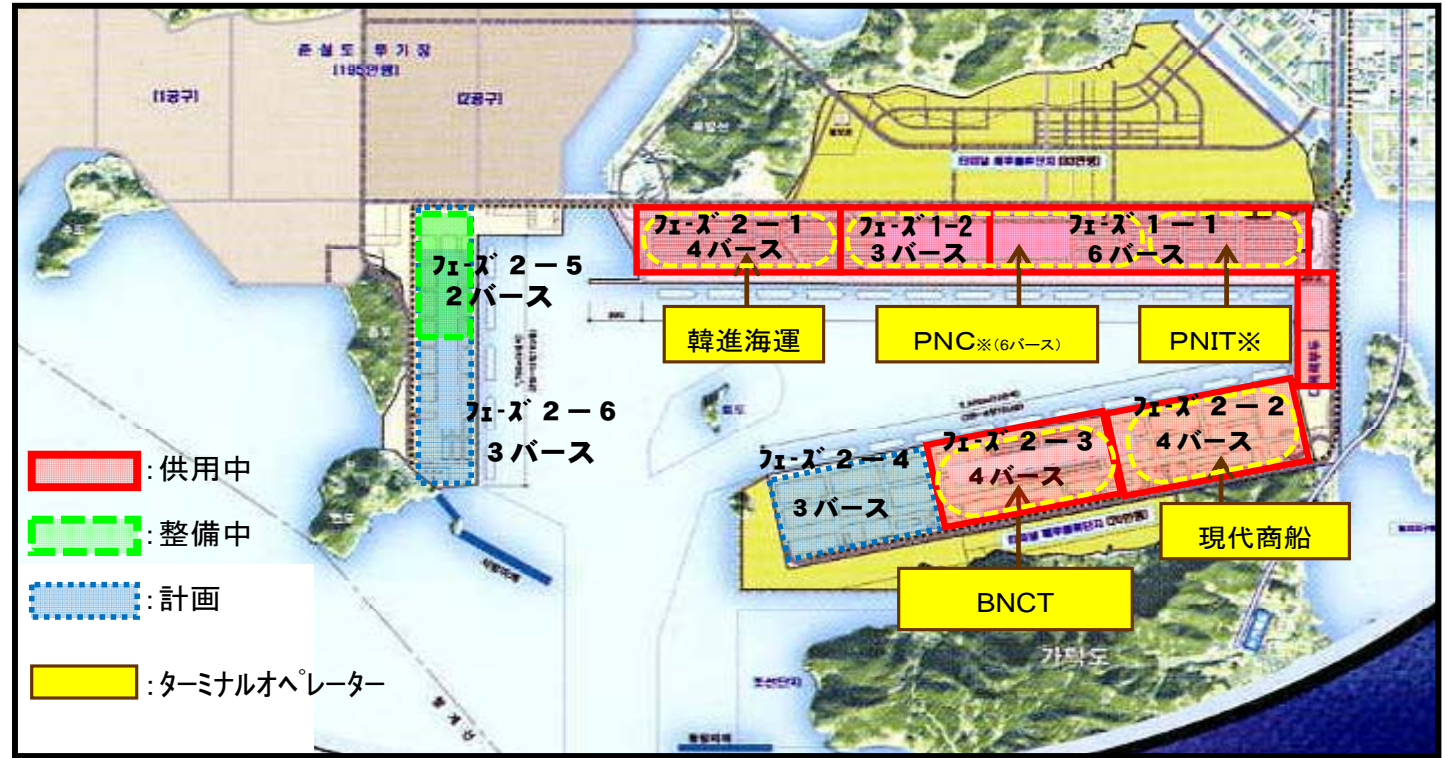
- 釜山港には、コンテナターミナルとして、ジャスンデ(子城台)CT、シンサンデ(神仙台)CT、ウアム(牛岩)CT、ガンマン(甘湾)CT、ガムチュン(甘川)CT、新ガンマン(新甘湾)CTの5つのターミナルがある。バース水深は、11.0m~15.0m。
- 釜山港内には、一般埠頭とコンテナ専用の埠頭があり、何れもコンテナを取扱っている。
- ガントリークレーンを持たない埠頭を一般埠頭、ガントリークレーンを有する埠頭を専用埠頭(コンテナターミナル)として区別している。
- ジャスンデ(子城台)CTは釜山港再開発(事業期間:2008年~2020年)に伴い廃止予定。

# 釜山新港コンテナターミナル

○釜山北港の西方約25kmに位置する釜山新港では、水深16m以上のコンテナターミナル21バース、多目的ターミナル1バースが供用中。(2012年2月現在)

○2011年7月に策定された第3次全国港湾基本計画において、2020年までに既供用分を含め釜山新港に45バースを配置する計画。

○北コンテナ埠頭後背地に300万㎡の用地があり、うち物流用地はその40%。



区分	フェーズ(段階)	施設規模	運営者	状況
北コンテナ埠頭	1-1	3バース(1200m)、水深16m	PNIT	供用中(2006年完成)
		3バース(1200m)、水深16m	PNC	
	1-2	3バース(1200m)、水深16m	PNC	供用中(2009年完成)
南コンテナ埠頭	2-1	4バース(1100m)、水深18m	韓進海運	供用中(2009年完成)
	2-2	4バース(1115m)、水深17m	現代商船	供用中(2009年完成)
	2-3	4バース(1400m)、水深17m	BNCT	2012年1月供用
西コンテナ埠頭	2-4	3バース(1050m)	—	2106年以降供用予定
	2-5	2バース(700m)	—	2015年供用予定
	2-6	3バース(1050m)	—	2019年以降供用予定

※PNIT:Pusan New Port International Terminal (PSA, (株)韓進) ※PNC:Pusan New Port Corporation (トバイ・ホーツ・ワールド, サムスングループ, PSA等) ※BNCT: Busan New Port Container Terminal (MKIF, INTERGIS, KCTC, CMA-CGM子会社, 高麗海運等)

釜山新港全体図

# 釜山新港の外観①



BPAより入手の資料から抜粋

資料：横浜港運協会提供

# 釜山新港の外観②

北埠頭(右側):約5km  
南埠頭(左側):約1km  
(南埠頭を約1.5km整備中)



BPAより入手の資料から抜粋

資料: 横浜港運協会提供

# 横浜港 南本牧ターミナル外観①



# 横浜港 南本牧ターミナル外観②

